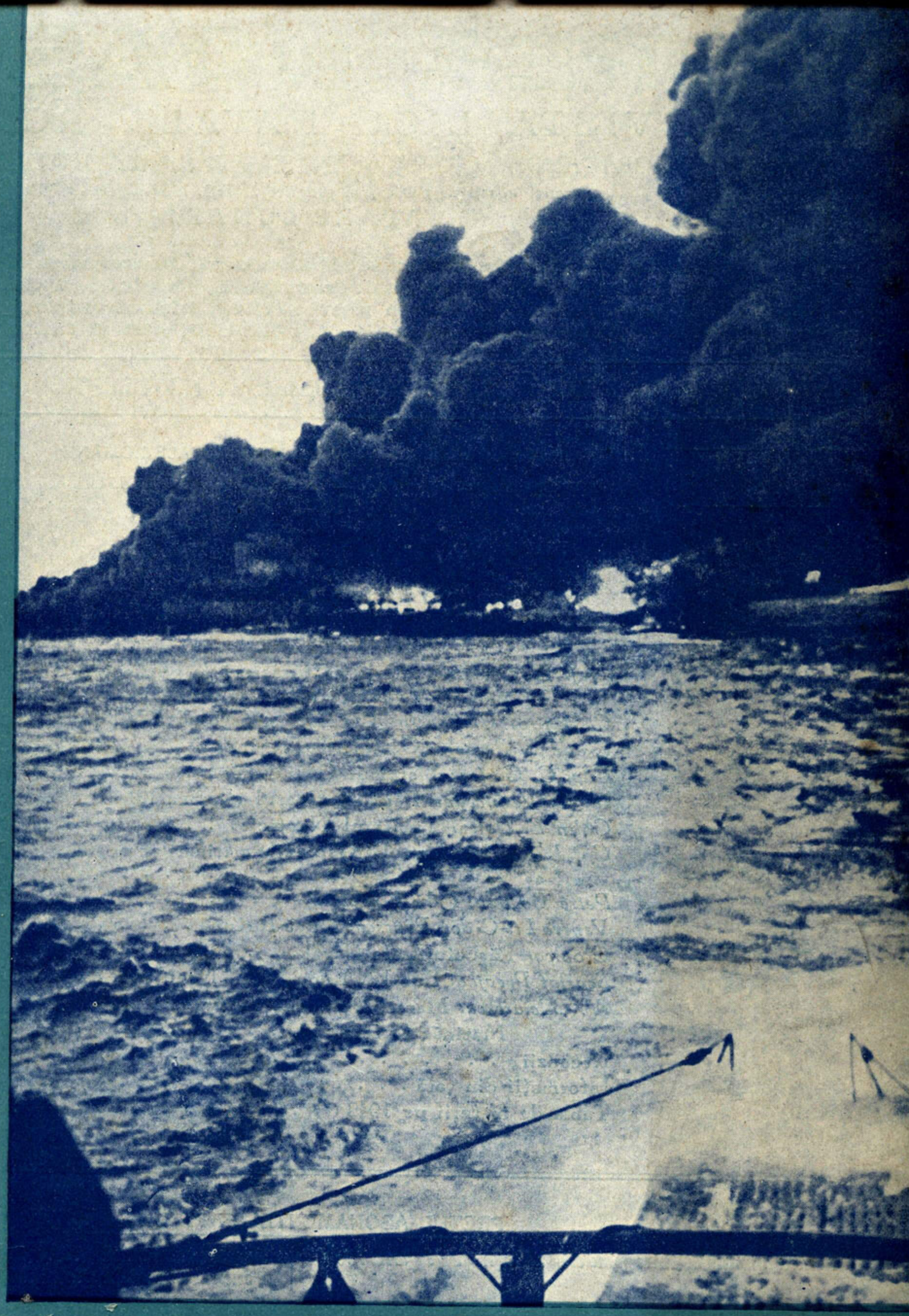
I G A
AVALĂ
OMÂNĂ

OANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

heia mântuirii noastre
e drumul Dunarii spre
rea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



PETROLIER AMERICAN TORPILAT DE UN SUBMARIN GERMAN

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XI, Nr. 11—12

NOEMBRIE-DECEMBRIE 1942

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 11–12

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Noembrie / Decembrie 1942

CUPRINSUL:

Prof. N. Daşcovici : Politica Rusească la gurile Dunării şi Marea Neagră . . . . . pag. 253
C. Amiral C. Negru: Cetatea Sevastopol 1856 . . „ 256
C-dor A. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 258
Căp. G. Costea; Sistemul Convoaelor . . . . . „ 261
Lt. C. Verbiceanu Paul: Marinarul şi nava lui . . „ 262
Călin E. Botez: Turismul Nautic . . . . . „ 263
Cpt. Lumezianu Ion : Din isprăvile marinarilor noştri „ 266
* * * Ziua Marinei . . . . . „ 269
Petre Bogdan: Odă Mărei . . . . . „ 270
Venera Lt.-C-dor Popescu: După furtună . . . . . „ 270
Cronicar: RăsboiulA ero-Naval . . . . . „ 271
Scarlat Preajbă: Sub-Lt. Eugeniu A. Negulescu . . „ 273
Al. Bilciurescu: Marea; De vorbă cu marea; Elegie Marină ; Cytera . . . . . „ 274
Recenzii . . . . . „ 275
Informaţii din ţară . . . . . „ 279
Tabla de materii pe 1942 . . . . . „ 283

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000 | **Pentru particulari . . . . . Lei 500**
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 150 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Plata articolelor : **Articole originale . . . . . 300 lei pagina**
Compilări originale . . . . . 150 lei pagina
Traduceri . . . . . 100 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră" organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei, insigna 50 lei.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 5 lei carnetul și 60 lei insigna.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1942

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 109 lei.
BĂILE EFORIEI B-dul Elisabeta 5, baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, Str. R. Poincaré, 51, 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L.N.R.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din Pasagiul Român 26 (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5 : 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.
ATELIER DE TÂMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.
CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare: reducere 10%.
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, Carol 101, 15%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, Str. Carol No. 42, reducere 5%.
LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMANEASCĂ, Willy Leonard: la cărţile româneşti şi papetărie 20%, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.
„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.
TIPOGRAFIA „DACIA", str. L. Catargiu 7: rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S. . . . . „ 10
Comentarii asupra războiului submarin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noulle dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 5
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . . „ 5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5

A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu . . . . . „ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Thalassa de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, de Contr'Amiral C. Negru . . „ 30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii de Prof. Univ. N. Daşcovici 20
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Marşul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Dunărea şi Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 100
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

FILIALELE L. N . R. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
2. Braşov	General I. Carlaonţ	La Insp. Preg. Prem.
3. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
4. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului
5. Călăraşi	Col. V. Nica	La căpitănia portului
6. Constanţa	C. Amiral Al. Constantinescu	La Hotel Carol
7. Corabia (Romanaţi)	Col. M. Dobriceanu	La căpit. portului Corabia
8. Berezeni (Fălciu)	Ion C. Neagu, primar	La primăria comunei
9. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
10. Fălciu (Fălciu)	Const. Hermeziu, primar	La primăria comunei
11. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
12. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
13. Scopoşeni (Fălcui)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
14. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
15. Vetrişoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
16. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Cerealelor, 4
17. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	La Şc. de Piscicultură
18. Iaşi	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
19. Iveşti (Tecuci)	Părintele Cristea	Parohia Iveşti
20. Piatra-Neamţ	Eftimie Galan	La prefectura judeţului
21. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
22. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
23. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
24. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
25. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
26. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
27. Timişoara	*Dr. V. N. Tăutu*	*La căpitănia portului*
28. Tulcea	Col. N. Mateescu,	La Cercul Militar
29. T. Măgurele	G-ral Al. Ioaniţiu	La comand. garnizoanei
30. T. Severin	V. Netta	La Şantierul naval

O LACRIMĂ pentru harnicile noastre filiale din Bălţi, Cahul, Calmăţui, Cernăuţi, Cetatea Albă, Chişinău, Cluj, Hotin, Ismail, Silistra, Soroca, Tg. Lipcani, Tg. Mureş, Tg. Ungheni. — Membrii acestor filiale, refugiaţi în România liberă, sunt rugaţi a-şi da adresa, pentru a li se expedia revista.

* * *

MEMBRII L. N. R. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Regale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

POLITICA RUSEASCA
LA GURILE DUNĂRII ȘI MAREA NEAGRĂ

de Prof. N. DAȘCOVICI

(2)

In fapt, *stăpână la gurile Dunării, Rusia n'a continuat lucrările de dragaj pentru întreținerea navigației pe brațul Sulinei,* pe care de bine de rău Turcii tot le mai executau până atunci. *Dimpotrivă, a făcut totul pentru a stingheri navigația dunăreană* prin înființarea de carantină permanentă la Sulina, sub pretext de prevenirea epidemiilor, prin trimiterea vaselor ce eșeau din Dunăre la Odesa, în vederea operațiilor de desinfectare, ba chiar prin înecarea de vase, la gura Sulinei, ca să fie înămolită mai temeinic decât o face natura dacă se încetează lucrările permanente de dragaj. *Interesul era desvoltarea Odesei,* portul cel nou al Rusiei meridionale ridicat pe fosta fortăreață turcească Khadgi - Bey (numele castelului tătăresc dela început) după cuceririle Ecaterinei până la vărsarea Nistrului în mare, *dar mai era și scopul de a stingheri desvoltarea principatelor dunărene, concurentele firești ale ținuturilor agricole din sudul Rusiei.*

Adâncimea apei la gura Sulinei a scăzut foarte repede până la 7 jum. picioare, iar cheltuelile de navigație au sporit disproporționat față de costul transporturilor pe apă, — ceeace a adus curând *ruinarea comerțului dunărean.*

După pacea dela Adrianopole, influența rusească în principatele române spori prin amestecul direct în treburile noastre sub forma Regulamentelor Organice cu Domnile respective impuse de Rusia Turciei, dar în acelaș timp se trezi tot mai vie conștiința națională românească împotriva protectorului creștin dela răsărit, *care nu mai putea înșela pe nimeni în privința adevăratelor lui gânduri.* Dureroasele experiențe făcute în decursul *repetatelor* ocupări militare rusești în principate, sub pretextul războaielor contra Turcilor păgâni, constituiau un material prea convingător pentru priceperea poporului român până în adâncimile lui.

Cât privește directivele politicii rusești față de Turcia, precizate prin rapoartele și memoriile către țar ale lui Rostopcin și Kociubey, ca și prin instrucțiile contelui de Nesselrode și ale consilierului imperial Daşkow, *ele alternau ca o pendulă, dela dușmănia de moarte și planurile de împărțire, până la tovărășia sinceră și hotărîtă ca să apere ființa și interesele Turciei, împotriva oricărui dușman, cu grija unui moștenitor, care vrea să-și asigure, în chip exclusiv, toată succesiunea, prin înlăturarea oricăror concurenți eventuali.*

De aceea, din desbaterile sfaturilor imperiale rusești de politică externă, în privința atitudinei celei mai potrivită a Rusiei față de Turcia, după pacea dela Adrianopol, a reeșit concluzia că *Turcia trebuia păstrată așa slabă cum era, la discreția politicii și a intereselor rusești, ca să facă orice i s'ar fi cerut.* Diplomația rusească știu să profite, cu abilitate ,de neîncrederea Turciei față de puterile apusene concurente (Anglia și Franța) atât cu prilejul sforțărilor acestora de a asigura independența Greciei, cât și în împrejurarea răscoalei lui Mehmed Ali, pașa reorganizator al Egiptului, dar răzvrătit contra patronului dela Istanbul. *Tratatul de alianță ruso-turc din 1833 dela Unkiar Iskelessi* a fost o surpriză revoltătoare pentru opinia publică europeană deoarece el *instituia un adevărat protectorat rusesc asupra Turciei, care se obliga să închidă Dardanelele oricăror vase de război străine, ce ar fi voit să treacă din Mediterana în Marea Neagră, dar în acelaș timp asigura putința de eșire a flotei ruse din Marea Neagră în Mediterana.*

Astfel, *Marea Neagră transformată din punct de vedere militar într'un lac închis ruso-turcesc,* avea să fie păzită de Turcia, ca adevărat portar în serviciul comandat al Rusiei. Nici nu se putea închipui o situație mai avantajoasă : toate foloasele fără nici o sarcină sau răspundere, afară de cazul când Turcia, grav amenințată, ar fi trebuit să ceară ajutorul naval și militar al Rusiei.

Prin tratatul dela Unkiar Iskelessi, Rusia își mai asigurase o garanție întrevăzută în planurile mereu desbătute de directiva politică față de Turcia și *anume* : pentru cazul când acest Stat ar fi trebuit să se prăbușească fără nici o putință de mântuire, Rusia ar fi fost prezentă la fața locului, la Constantinopole și în strâmtori, spre a lua în primire, de îndată, partea cea mai bună a moștenirii.

Intortochiatele căi pline de neașteptat și de șiretenie ale politicii rusești în răsărit, cu statornice înaintări cu-

ceritoare, n'au întârziat să provoace reacțiunea europeană a celorlalte mari puteri concurente : Austria, Anglia, Franța și Prusia.

In primul rând, Austria, foarte greu atinsă prin așezarea Rusiei ca stăpână a gurilor Dunării, a încheiat, în 1840, o convenție specială iscălită la Petersburg, privitoare la navigația dunăreană. E *cel dintâi tratat care se ocupă, în chip special, de Dunăre,* făcând aplicarea principiilor de libertatea navigației fluviale consacrate la congresul păcii dela Viena (1815), dar numai între cei doui semnatari, Austria și Rusia, — și înlocuind oarecum textul convenției-anexă dela Passarowitz dintre Austria și Turcia privitoare la aceiași materie. Convenția din 1840 *pune principiul libertății de navigație între Dunăre și mare, pentru toate pavilioanele țărilor în stare de pace cu Rusia,* înființează un serviciu sanitar la gura Sulinei, spre a împiedica purtarea vaselor până la Odesa pentru desinfectări, prevede construirea unui far la intrarea Sulinei, începerea de îndată a lucrărilor de despotmolire, în sfârșit fixează taxele de navigație și modalitatea perceperii lor. Se cuvine să menționăm că, pentru desvoltarea legăturilor de navigație și de comerț între țărmurile dunărene și porturile din Marea Neagră, egalitatea de tratament era prevăzută *numai în favoarea vaselor cu aburi,* pe care, atunci, singură Austria le avea în Dunăre.

Dar Rusia nu și-a ținut obligațiile, n'a făcut lucrările de despotmolire și, în decurs de un deceniu, situația la gura Sulinei a ajuns, iarăși într'un hal de nedescris prin înpotmoliri provocătoare de scumpire a navlurilor, *care ruinau comerțul și navigația principatelor române în primul rând.*

Mihai Sturdza, Domnul Moldovei, a protestat împotriva acestei situații pe lângă cabinetele europene, ceeace i-a grăbit abdicarea, iar urmașul lui, Gr. Ghica, a continuat în acelaș chip pe lângă cabinetul din Viena, mai ales spre a trezi atenția Europei asupra libertății Dunării.

Cât privește regimul strâmtorilor și raporturile rusoturce, tratatul dela Unkiar-Iskelessi provocase o vie emoție în opinia marilor puteri europene atât pentru soarta Turciei, cât și împotriva primeidiei moscovite. De aceea, redeschiderea chestiei Egiptului prin conflictul cu Sultanul suveran, trezind, din nou, temerea de amestec rusesc în afacerile lăuntrice ale Turciei, a provocat o intervenție europeană de reglementare, care a dus și la *convenția colectivă din 1841 privitoare la regimul strâmtorilor.* Prin aceasta, principiul vechiu de drept public al împărăției otomane care oprea trecerea vaselor de război străine prin strâmtori, primea o recunoaștere internațională din partea celorlalte puteri semnatare : Anglia, Franța, Austria, Rusia și Prusia. Aceste puteri se obligau, *în chip colectiv și solidar,* să-l respecte. *In acelaș timp, însă, se limitau drepturile de liberă dispoziție ale sultanului asupra strâmtorilor* căci, pe vitor, el nu mai putea să acorde favoarea unor asemenea treceri pentru o anume putere, cum o făcuse prin tratatul dela Unkiar Iskelessi. Cât priveste *Rusia, era și ea legată prin această convenție colectivă și pusă în neputință să mai capete, pe viitor, un regim de favoare* ca acela dobândit dela Turcia prin tratatul din 1833.

E vădit că *după cele petrecute și repetate în navigația gurilor Dunării, sub stăpânire rusească, și după reactiunea împotriva tratatului de protectorat rus asupra Turciei dela Unkiar Iskelessi, interesul european și solidaritatea puterilor europene împotriva mașinațiunilor moscovite luase forme foarte precise.*

Dându-și seama de această nouă situație Rusia a căutat o eșire pentru urmărirea mai departe a scopurilor ei. *Și această eșire,* această „directivă" de politică externă a fost *formulată de contele Nesselrode,* într'un memoriu alcătuit după convenția din 1841. Potrivit acestei formule, *Rusia,* pentru siguranța politicii sale față de Turcia, *trebuia să-și asigure prietenia și colaborarea uneia dintre puterile europene.* Aceasta nu putea fi decât Anglia, ca putere necontinentală, pentru că, spunea memoriul lui Nesselrode, „pe uscat Rusia are față de Turcia o înrâurire covârșitoare ; pe mare, Anglia ocupă aceiași poziție față de Turcia". Iată, deci, nevoia înțelegerii anglo-ruse ori de câte ori era vorba de a porni ceva privitor la Turcia.

Și diplomația rusească a încercat o înțelegere cu Anglia, pe socoteala Turciei, dar bruscarea guvernului otoman cu prilejul afacerii locurilor sfinte din răsărit a grăbit un nou război ruso-turc, care s'a transformat, repede, într'un război de coaliție europeană anglo-franco-turco-italiană împotriva Rusiei, *cunoscut în istorie sub numele de războiul Crimeei.*

Nu-i cazul să ne ocupăm de peripețiile acestui război ruso-turc, care a debutat, iarăși, prin ocuparea principatelor române. *Tratatul de pace, însă, dela Paris (1856), care a pus capăt acestui război a desființat, cum știm, protectoratul rusesc asupra principatelor române,* înlocuindu-l prin protectoratul colectiv al marilor puteri, de unde a eșit, apoi, unirea și renașterea României moderne.

Dar ceeace ne interesează acum mai mult, — *tratatul dela Paris a impus Rusiei restituirea către Moldova a Sudului Basarabiei, pentru a fi depărtată dela gurile Dunării,* și a înființat Comisiunea europeană dunăreană, ca o autoritate colectivă permanentă care să întrețină lucrările pentru înlesnirea navigației la gurile fluviului și să *garanteze adevărata libertate* a navigației *cu egalitatea* de tratament a tuturor pavilioanelor, potrivit principiilor generale de drept fluvial consfințite în 1815, la Viena. In sfârșit, la Paris, s'a mai hotărît *neutralizarea* Mării Negre în vremuri de pace, cu interzicerea pentru riverani de a mai avea sau a construi arsenaluri navale pe țărmurile ei întrucât vapoarelor de război le era oprită intrarea în această mare, în afară de vasele ușoare (staționarele) puse în serviciul și la ordinele Comisiunii europene dunărene pentru garantarea sarcinei sale, cât și de cele aparținând poliției sanitară și vamală a riveranilor.

Astfel, *pentru întâia oară se ridicau bariere serioase în calea politicii rusești la gurile Dunării și în Marea Neagră printr'o hotărîre de solidaritate europeană,* Rusia, înfrântă o clipă și împinsă înapoi din marșul ei cuceritor, s'a resemnat, hotărîtă să aștepte momentul potrivit de nouă turburare europeană, de spargere a solidarității dintre puterile dușmane ei în războiul Crimeei, pentru a-și relua, cu sporită îndrăzneală, politica imperialistă.

Prilejul n'a întârziat prea mult, chiar a venit foarte curând. Acesta a fost *războiul franco-german din 1870-71,* folosit de Rusia pentru a-și anunta hotărîrea de denunțare unilaterală a clauzei dela Paris privitoare la neutralizarea Mării Negre prin reînființarea flotei de război și reconstruirea de arsenaluri. Conferința dela Londra din 1871 n'a făcut decât să îndeplinească formele acestei revizuiri unilaterală și parțială a tratatului dela Paris.

Războiul ruso-turc din 1877-78, la care am luat și noi parte ca aliați ai Rușilor, a fost, cum știm, al doilea prilej binevenit pentru a șterge și alte părți din rânduelile tratatului dela Paris. Sunt prea cunoscute îm-

prejurările de atunci şi experienţa făcută cu alianţa rusească, *experienţă dureros repetată de atâtea ori în decurs de peste un veac începând dela Dimitrie Cantemir, ca să ştim că, dela Ruşi, nu aveam de aşteptat nimic bun, — niciodată.*

Intr'adevăr, din primul ceas al pătrunderii trupelor ruseşti pe pământul nostru, în virtutea convenţiei din 4 Aprilie 1877, pentru „trecerea" pe la noi şi cu obligaţie de respectare a integrităţii teritoriale, — Marele Duce s'a adresat direct populaţiei printr'o proclamaţie ca şi cum n'am fi fost un Stat cu autorităţi constituite. A urmat, dintâi refuzul jignitor ajutorului nostru militar oferit contra Turcilor, dar cerut, pe urmă, sub apăsarea nevoilor. La sfârşit, Rusia nu ne-a primit să discutăm împreună şi cu Turcii, condiţiile preliminariilor de pace dela San-Stefano, iar când s'a întrunit congresul european dela Berlin spre a stabili condiţiile definitive ale păcii orientale, Şuvalof s'a opus, în numele Rusiei, la ascultarea delegaţilor români, I. Brătianu şi M. Kogălniceanu, cari apărau drepturile ţării. Marchizul Salisbury, al douilea delegat englez, a făcut atunci, legitima observaţie: „e ciudat să-i ascultăm pe Greci, cari cer să ia din teritoriul altora, dar să refuzăm pe Români, cari cer să păstreze ce-i al lor". Cum se ştie, Sudul Basarabiei ne-a fost răpit a doua oară, cu aprobarea congresului dela Berlin, căci toate argumentele noastre în numele moralei şi a ajutorului militar, ca şi pe temeiul obligaţiei de respectare a integrităţii ţării au rămas zădarnice şi fără ecou în constiinţa guvernanţilor unui Stat, cu apucături străine civilizaţiei europene. *Europa* solidară în faţa Rusiei dela 1856 *uitase, în 1877, din pricina diferitelor combinaţii egoiste că restituirea Sudului Basarabiei fusese impusă, la Paris, dintr'un interes superior de mai bună garantare a navigabilităţii gurilor Dunării.* Şi e bine să ne amintim, mereu, că trupele ruse ocupaseră atunci, Sudul Basarabiei încă din primăvara anului 1878, *înainte* ca să se fi luat hotărîrea congresului de la Berlin şi că Gorceacof, fată de rezistenţa guvernului nostru împotriva acestui fapt, a *ameninţat* cu ocuparea militară a României întregi şi cu *dezarmarea* armatei române, — ceeace a provocat ripostа mândră a regelui Carol I: *„Armata, care s'a bătut la Plevna poate fi distrusă, dar nu dezarmată".*

Atitudinea statornic duşmănoasă a Rusiei împotriva noastră, la gurile Dunării, a urmat şi după congresul dela Berlin. Aşa, la 1883, prin complicitatea Austro-Ungariei, Rusia a isbutit să scoată braţul Chilia de sub autoritatea Comisiunii europene, contrar opunerii României, iar în anii următori s'au repetat incidentele de fruntarie pe Dunăre, atât mai jos de Galaţi, la cotul Ţiglinei, cât şi mai ales la gura Stari-Stambul.

Folosindu-se de ajutorul pescarilor lipoveni, colonizaţi în Deltă pe timpul ocupaţiei ruseşti dela 1829—1856, prin aşa zise conflicte de pescari, Ruşii urmăriau să determine o nouă delimitare a apelor la gura Stari-Stambul, conform hărţii anume plăsmuită de căp. Golicov, ajuns, apoi, amiral, — adică, în realitate, să pună deplină stăpânire pe braţul Chiliei. Dar câte alte acte n'a repetat Rusia prin sprijinirea Bulgariei mari dela San-Stefano, prinsă apoi, în 1902, într'o alianţă special îndreptată alături de Rusia contra noastră, ca un pumnal pregătit în spatele României, până în preajma convenţiei dela Craiova din 1940 când Rusia sovietică a sprijinit iarăşi Bulgaria.

După o perioadă de oarecare linişte, *isbucnirea războiului cel mare din 1914 a fost un nou prilej pentru loviturile ruseşti, mereu pândite, la gurile Dunării, şi în Marea Neagră.*

Astăzi este lucru dovedit, pe temeiul documentelor secrete din arhivele ruseşti, desvăluite în primele timpuri ale revoluţiei bolşevice, că *Rusia ţaristă a avut un rol însemnat în deslănţuirea războiului dela 1914, — un asemenea conflict european general fiind singurul prilej nimerit pentru împlinirea planurilor străvechi. Numai într'o Europă împărţită în două tabere duşmane* şi având fiecare nevoe de „ajutorul" rusesc, planurile lui Petru cel Mare la gurile Dunării şi la strâmtori puteau fi împlinite. *Şi cum piedicile din trecut,* împotriva acestor ambiţiuni orientale, *veniseră mai ales din partea puterilor apusene, iar, pe mare, Anglia avea faţă de Turcia o situaţie covârşitoare foarte asemănătoare cu a Rusiei pe uscat,* alianţa franco-rusă, sub forma Triplei Înţelegeri cu Anglia, în războiul dela 1914—1918, *a apărut ca o formulă foarte prielnică planurilor ruseşti.* In această privinţă, acordul secret anglo-franco-rus din Martie 1915 prin care se asigura Rusiei stăpânirea strâmtorilor la pacea generală, a fost reconfirmat în Decembrie 1916 şi cu semnătura Italiei, după ce România intrase în război, în August acelaş an, fără vreo garanţie destul de serioasă a libertăţii viitoare de trecere prin strâmtorile ce urmau să devină ruseşti. *Turcia fusese jertfită ca preţ al colaborării militare ruse împotriva puterilor centrale,* iar manifestele ţarului Nicolae către luptătorii ruşi vorbeau, din 1916, despre cucerirea Constantinopolului drept singurul scop al războiului Rusiei.

Păşirea noastră pe câmpurile de luptă, la 1916, alături de Anglia, Franţa şi Italia împotriva Austro-Ungariei pentru împlinirea unităţii naţionale, — dar si *într'o nouă tovărăşie cu Rusia, după decepţiile din 1877—78 a provocat îngrijorările cele mai legitime printre patrioţii şi conducătorii României, cari nu uitaseră învăţămintele trecutului.*

Textul convenţiei noastre militare din 1916, cu Ruşii, vădeşte simţământul de neîncredere şi de rezervă, care ne stăpânea chiar dela început. Şi semnele adevăratei „prietenii" ruseşti faţă de poporul român n'au întârziat să se arate, de îndată, sub nenumărate forme, precum: reaua voinţă a comandamentului rus de pe frontul dobrogean şi lucrările de lungă durată pornite în Delta Dunării de Ruşi, cari evacuau satele româneşti, instalau oficii poştale cu mărci având efigia ţarului şi făceau statistica populaţiei, etc. — adică tot soiul de acte ce nu aveau nimic comun cu războiul împotriva puterilor centrale. Apoi, vorbirea neprietenească şi atitudinile brutale din partea chiar a simplilor soldaţi rusi, cari se socoteau „protectorii" şi nu aliatii nostri, în sfârsit, devastările trenurilor şi imobilelor folosite de trupele ruse încă mult înainte de isbucnirea revoluţiei. Dacă ne mai amintim şi de planurile de pace separată, cu Centralii, pe socoteala noastră, ale guvernului Stürmer, îndată după ce intrasem în război ca aliaţi ai Rusiei, apoi avem un tablou aproape complect al istoricei prietenii ruseşti faţă de noi.

(Va urma)

CETATEA SEVASTOPOL 1856

Cucerirea Sevastopolului de către armatele germano-române ne aduce în minte războiul din Crimeea, după care Ruşii au fost nevoiţi să ne înapoieze cele trei judeţe din Basarabia, pe care azi armatele române le recuceresc din nou şi pentru totdeauna.

Cauzele războiului din Crimeea.

După revoluţia din 1848, Ruşii apreciind Europa slăbită, crezură că a venit momentul să-şi completeze opera începută prin tratatele: din Bucureşti 1812, Adrianopol 1829, Unkiar-Skelessy 1833, adică ruinarea Turciei.

Intr'o seară a lunii Ianuarie 1852, ţarul Nicolae II spunea ambasadorului englez Sir Hamilton Seymour, cu privire la imperiul turcesc, pe care el îl numea „Omul bolnav". „Dacă Anglia şi Eu, putem să ne înţelegem asupra acestei afaceri, puţin îmi pasă de ceilalţi; mi-e indiferent ce gândesc şi ce fac celelalte puteri. Vă declar sincer că dacă Anglia se gândeşte să se instaleze într'o zi la Constantinopol, nu suport aceasta. Cât pentru mine, eu sunt dispus să-mi iau angajamentul de a nu mă stabili la Constantinopol ca proprietar, dar ca depozitar nu zic nu; şi dacă nu se ia nici o precauţiune, se poate întâmpla ca să vie împrejurarea, care să mă oblige să ocup Constantinopolul".

A doua zi ambasadorul Seymour scria guvernului său, că planul ţarului ori cât de umbrit e, e totuşi vădit că urmăreşte împărţirea Turciei fără Franţa.

Cu toate că propunerile ţarului au fost primite cu răceală, aceasta nu l-a împiedicat să-şi pue planul în execuţie, bruscând chiar lucrurile, în credinţa că nimeni în Europa nu e în măsură să se opue. Şi invocând dreptul de a proteja populaţiunile ortodoxe din Imperiu, îşi trimise armata în principatele dunărene la 5 Iunie 1853. Franţa şi Anglia neputând să împiedice acest război, promiseră Turciei sprijinul lor, şi încheiară chiar un tratat de alianţă ofensiv-defensiv la 10 Aprilie 1854. O armată de 50.000 oameni, comandată de Saint-Arnaud şi o armată engleză sub ordinul lordului Raglan debarcară la Galipoli. Armata franceză se îndrepta către Varna, pentru a opera pe ţărmul Dunării, unde Ruşii asediau Silistra. Apropierea armatelor aliate determină pe Ruşi să ridice asediul şi să evacueze principatele române. Rezultatul a fost nu se poate mai fericit, dar, se punea întrebarea: trupele anglo-franceze, în care se încuibase holera, vor urmări ele pe Ruşi în stepele din Sudul Rusiei? Se vor depărta ele de baza lor de operaţiuni Marea Neagră şi să se lanseze într'o campanie în care vor fi decimaţi de inamic, de holeră şi de iarnă. Nu! Atunci s'a hotărît să se atace Crimeea şi portul Sevastopol, sediul puterii ruseşti în Marea Neagră, ameninţarea permanentă pentru Constantinopol. Flota anglo-franceză compusă din 170 de vase de război şi de comerţ, transportă o armată de 50.000 oameni, pe care îi debarcă sub Eupatoria, pe coasta occidentală a Crimeei, unde se dete luptă cu armata rusă, situată în spatele micului fluviu Alma, la 20 Septembrie 1854. Ruşii nu-şi închipuiau că e posibil să se debarce o armată atât de mare, aşa că n'au luat măsuri să ajungă la timp ca să se opue; prinţul Menschikov, care comanda armata rusă, se instală pe înălţimile de pe stânga micului fluviu Alma. Le-a împănat cu artilerie şi aştepta lovitura armatei adverse, sigur că o va arunca în mare. El scria chiar ţarului că cei 40.000 de oameni ai lui pot să ţie piept la 200.000. In dimineaţa lui 20 Septembrie cele două armate se găsiră faţă în faţă. Mareşalul Saint Arnaud dete ordin generalului Bosquet să execute o mişcare de învăluire a stângei ruseşti, care reuşi, mulţumită iuţelii zuavilor lui. Trecură Alma în apropiere de gura fluviului şi urcară pantele dinaintea frontului, înhămându-se la piesele de artilerie, pe care le urcă pe platou. Ruşii surprinşi de acest atac, din partea unde se credeau protejaţi de stâncile coastei şi de mare, atacară în massă divizia generalului Bosquet izolată. Englezii trebuiau şi ei să execute o mişcare analoagă la dreapta, dar din cauza încetinelii execuţiei, lupta deveni aci aprigă şi sângeroasă. Trebui atunci să se dea un atac general la centru. Ruşii, care erau avantajaţi prin poziţiile ocupate, opuseră o rezistenţă înverşunată, dar în faţa atacului metodic şi bine combinat al armatei aliate, fură nevoiţi să se retragă în grabă. Redutele ruseşti fură atacate făţiş de diviziile aliate din centru. Către seară, Ruşii dislocaţi din poziţiile lor, se retraseră, deschizând aliaţilor drumul Sevastopolului. Pierderile Francezilor au fost 1.200 de oameni scoşi din luptă, Englezii avură 1.500, cu toate că au avut mai puţine trupe angajate. „Am pierdut mai puţini oameni, scria mareşalul Saint Arnaud, pentrucă am fost mai iuţi; soldaţii mei aleargă, Englezii merg".

Dar la 26 Septembrie mareşalul era nevoit să lase comanda generalului Canrobert, căci deşi bolnav greu, pornise în această campanie cu convingerea că-şi va sfârşi viaţa în timpul acţiunii, voia să moară luptând. In timpul bătăliei dela Alma mareşalul a stat 12 ore călare. La 27 Septembrie se îmbarcă, şi la 29 muri pe mare, netrăind nici opt zile după victoria repurtată.

Asediul Sevastopolului.

Octombrie 1854 — Septembrie 1855.

După victoria dela Alma armata franceză comandată de generalul Canrobert şi cea engleză merseră asupra Sevastopolului, care neputând fi luat printr'un atac direct trebuia să fie asediat. Asediul ţinu 10 luni, obligând cele două armate la eforturi mari. Deoarece aliaţii nu aveau trupe îndestul pentru a înconjura cetatea, Ruşii se puteau înprospăta; pe de altă parte tranşeele erau săpate într'un teren pietros; armatele aliate se găseau la o distanţă de circa 3.000 de km. de ţară, aşa că de multe ori aşteptau materialul şi proviziile a căror sosire întârziată era la capriciul vânturilor tari, cari bat în Marea Neagră. Armata rusă, care putea să se reaprovizioneze uşor porni la 5 Noembrie asupra liniilor engleze, în apropiere de Ynkerman. Profitând de o ceaţă groasă, care ascundea mişcările, Ruşii puseră stăpânire pe primele retranşamente. Englezii rezistară unor forţe de 10 ori superioare, aşa că deteră timp batalioanelor franceze să vină în ajutor. Divizia generalului Bosquet opri ofensiva rusă. Dar şi trupele franceze trebuiră să facă faţă atacului coloanelor ruseşti ieşite din bastioanele de Sud ale Sevastopolului. Le respinse, dar câţiva şefi antrenaţi în luptă avansară până sub zidurile cetăţii şi pieriră, victime ale îndrăsnelii lor; între aceştia era şi generalul Lournel.

Bătălia dela Ynkerman a avut ca rezultat că a curmat pentru mult timp orice atac din partea Ruşilor.

Cu venirea iernei, armata asediatoare era expusă vânturilor îngheţate, cu picioarele în noroiu şi în zăpadă, obligată să sape şi să păstreze tranşeele atacate neîncetat de inamic; în aceste condiţii soldaţii erau extenuaţi. Imbrăcaţi în cojoace şi jambiere de blană de oaie, păreau nişte eschimoşi, veşnic hârţuiţi şi obligaţi să lupte şi noaptea, ceeace făcea viaţa şi mai grea.

In războiul actual, citim în dările de seamă a unor rari

prizonieri români scăpaţi din captivitate, modul barbar de cum se poartă bolşevicii cu prizonierii de război, ceeace duce poporul rus cu mii de ani în urmă, căci iată ce găsim în Souvenir de Crimée. „După atacuri se încheiau armistiţii pentru a se ridica răniţii şi înmormânta morţii. **In timpul cât corvezile de sanitari ridicau răniţii, ofiţeri ruşi şi francezi ieşeau din tranşee şi-şi vorbeau amical, îşi strângeau mâna înainte de a redeveni inamici;** la semnalul luptei fiecare îşi lua în grabă locul în tranşee şi canonada începea". Păzeşte, păzeşte", striga observatorul însărcinat să observe plecarea şi direcţia proectilelor inamice. La acest anunţ toţi din baterie erau atenţi; dacă proectilul inamic nu era periculos, observatorul striga: „Mult la dreapta", sau „mult la stânga" şi fiecare stătea liniştit. Iar dacă proectilul inamic era bine ţintit, observatorul striga „pentru noi", la care aviz toţi se refugiau în adăpostul cel mai apropiat. Şi această viaţă plină de emoţii se continua 24 de ore, cât ţinea serviciul de gardă din tranşee.

Optzeci şi şase de ani numai, şi câtă diferenţă în technica războiului şi ce paşi înapoi pe sufletul poporului rus, căruia bolşevismul iudaic i-a distrus şi pojjghiţa subţire, pe care civilizaţia de secole o aşternuse pe sufletul primitivului, întorcând pe Rus la sălbăticia omului primigenius. Căci în afară de multe alte schinguiri faţă de prizonierii inamici, bolşevicii îşi mutilează femeile şi copiii satelor lor proprii pentru ca luptătorul rus să creadă că inamicul e care comite aceste atrocităţi, şi să lupte mai hotărât contra armatei cuceritoare.

Cucerirea Sevastopolului.
16 Mai 1855.

In Martie 1855 moartea Impăratului Nicolae, nu pune capăt războiului ; fiul său Alexandru II, cu toate că avea un caracter mai pacific, se crezu obligat să continue războiul. El conta că lucrările de apărare ale cetăţii, care creşteau din zi în zi, sub activitatea generalului Totleben, vor constitui un obstacol de neînvins. Aliaţii în acest timp au primit şi ei întăriri. Trupele generalului Canrobert se ridicară la 76.000, dar oboselile şi neînţelegerile cu şeful armatei engleze făcură pe generalul francez să cedeze comandamentul armatei asediatoare.

Noul comandant, generalul Pélissier dădu atacului o vigoare care făcu posibilă cucerirea unui uvraj înaintat, movila Verde, (9 Iunie), şi cu toată nereuşita unui atac asupra Malakofului, la 18 Iunie, progresul asediului nu fu oprit. Un corp de armată piemontez, care s'a adăogat trupelor aliate, suportă primul şoc al armatei ruseşti, care încearcă să spargă liniile anglo-franceze trecând Cernaia, şi dete greş la podul dela Trakir (16 August). După un bombardament de trei zile, la 8 Septembrie, se dădu asaltul general, care nu reuşi decât la Malakof, unde trupele generalului Mac-Mahon se menţinură. Malakoful luat, Sevastopolul căzu şi el, Ruşii îl evacuară după ce-l incendiară.

Asaltul Malakofului.

Reduta Malakof un fel de cetăţuie din pământ, armată cu 62 piese de artilerie de diferite calibre, era stabilită pe un mamelon, care domina oraşul. Dela 18 Iunie lucrările activate şi noui baterii instalate prindea reduta într'un cerc de foc. La 1 Septembrie lucrările de apropiere ajunseseră la 25 de metri de Malakof, la 40 de metri de Micul Redan, 70 de metri de bastionul central. Englezii ajunseseră şi ei numai la 200 de metri de Marele Redan, din cauza naturii terenului stâncos, care nu permitea facerea tranşeelor mai aproape. La 5 Septembrie începu un bombardament teribil, ajutat de artileria vaselor de război, 814 tunuri franco-engleze bătură uvrajele ruseşti timp de trei zile. La 8 Septembrie la prânz, focul încetă şi diviziile franceze ies din tranşee; gorniştii şi toboşarii sună atacul şi soldaţii se precipită asupra apărărilor inamicului. Lărgimea şi adâncimea şanţurilor cetăţii, înălţimea taluzurilor fac asaltul foarte greu, dar totuşi atacatorii ajung pe parapetul apărat de Ruşi, care în lipsă de puşti, se luptau cu ţepuşi, pietre, buloane, cu tot ce găseau. Trupele franceze pătrund în cetăţue şi drapelul francez e înfipt pe Malakof. Coloanele ruseşti revin la atac, iar bateriile inamice vecine bat cu îndârjire pe atacatori. Un atac francez dirijat pe stânga asupra fortificaţiilor oraşului şi bastionului central nu reuşeşte. Englezii şi ei după ce asaltează Marele Redan şi-l cuceresc îl pierd după câteva ore. Redanul cel mic e luat şi pierdut şi el de mai multe ori, dar în definitiv e evacuat de Ruşi. Mai mulţi generali au fost răniţi, printre ei şi generalul Bosquet. Cu toate asalturile disperate ruseşti, trupele franceze s'au menţinut în fortul Malakof. Mulţumită sosirii brigăzii Vinoy şi a generalului Winpfen cu zuavii lui, generalul Mac-Mahon putu să reziste tuturor asalturilor. După un ultim asalt Ruşii se retraseră către ora 5, făcând să explodeze toate minele preparate şi improvizând un pod plutitor pe triunghiuri de arbori, de 918 metri lungime, traversară rada ce-i ducea pe ţărmul Nord. Malakoful căzut, Sevastopolul era ca şi cucerit.

Victoria aceasta a costat pe aliaţi 5 generali ucişi şi mai mult de 7.000 de oameni scoşi din luptă, terminând un asediu la care armata asediată a avut 800 de guri de foc şi 80 de km. lungime de tranşee în teren stâncos.

Tratatul din Paris.

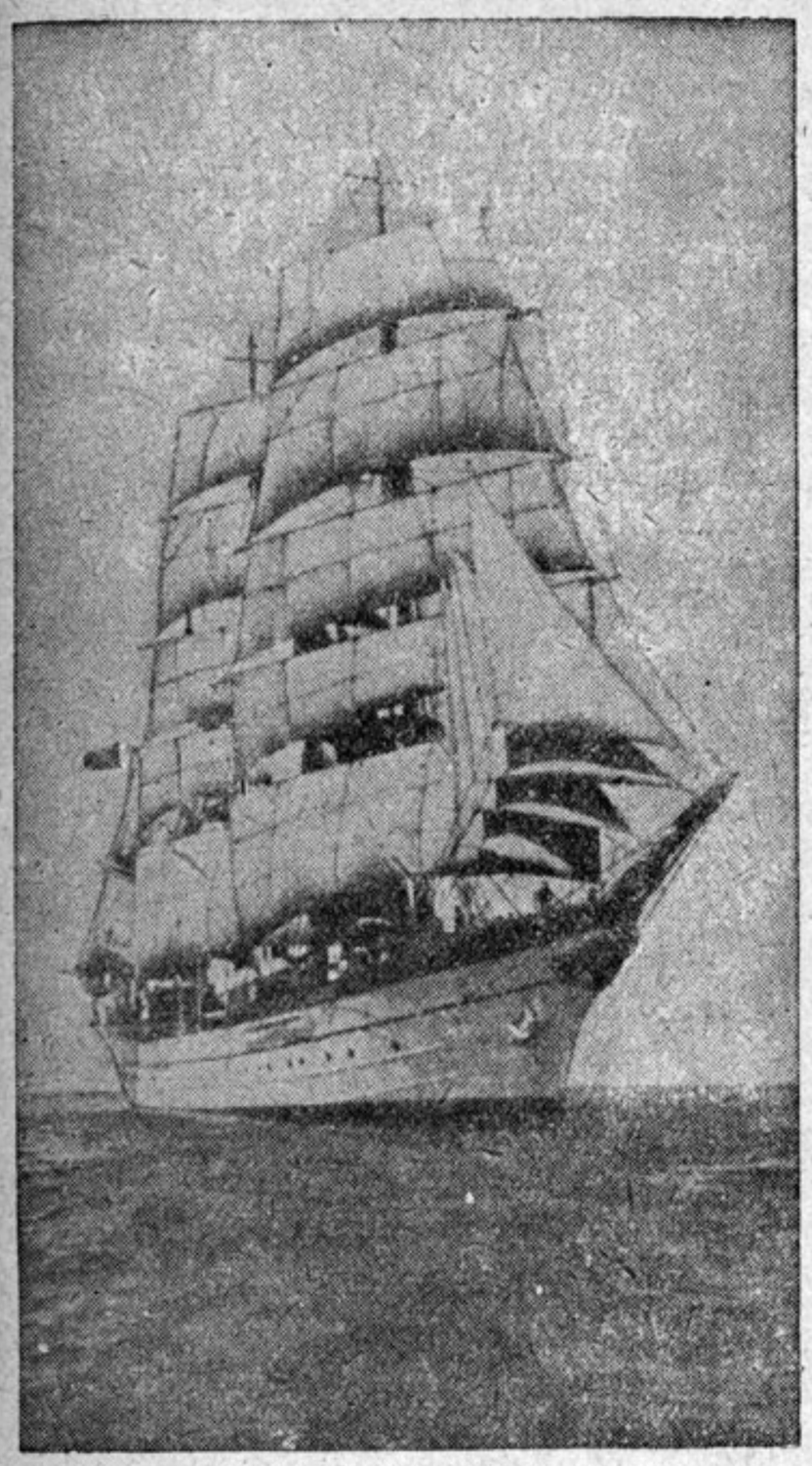
Asediul Sevastopolului termină această luptă dusă fără ură şi în mod cavaleresc. Congresul ce urmă ajunse la o pace semnată la Paris la 30 August 1856, prin care Rusia **renunţă la protectoratul asupra Ţărilor Române.**

Navigaţia pe Dunăre a fost declarată liberă. **Rusia cedă Moldovei cele trei judeţe din sudul Basarabiei.** Marea Neagră a fost neutralizată, rămânând deschisă marinelor de comerţ a tuturor ţărilor, dar interzisă marinelor de război a ţărilor riverane, ori depărtate. Nici un arsenal militar sau maritim nu era voe să se ridice pe ţărmurile ei.

Rusia pierde orice pretext de a interveni în afacerile interne ale Turciei. Se anexă la tratat şi o convenţie între Franţa, Anglia şi Rusia, prin care insulele Aland din Marea Baltică nu puteau fi fortificate. Congresul din Paris mai stabili şi patru principii importante de drept internaţional; 1) desfiinţarea războiului de cursă; 2) pavilionul neutru protejează marfa inamicului, afară de contrabanda de război; 3) marfa neutră, în afară de contrabanda de război, nu poate fi capturată chiar când e sub pavilion inamic; 4) blokus-ul nu e obligator decât dacă poate fi ţinut efectiv. Ţările române, după părerea diplomaţici, trebuiau să formeze două state deosebite. In ciuda conferinţelor şi protocoalelor ele se uniră, şi în 1861 Turcia şi după ea şi celelalte puteri recunoscură unirea Moldovei cu Muntenia, preparându-se astfel formarea unui nou regat, a cărei armată luptând azi alături de marea armată germană, cucereşte Sevastopolul, îndepărtând astfel pretenţiile ruseşti dela gurile Dunării şi e probabil şi din Marea Neagră.

Din istoria Franţei
de Contr'Amiral C. NEGRU

August 1942



Nava şcoală „Mircea"

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" *)

(18)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprigа luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

31 August

Această zi de sfârşit de August se caracterizează prin navigaţia printre insulele Psara, Strati, Lemnos şi Mitylene. Data finală pentru intrarea noastră în Dardanele era 1 Septembrie şi distanţa foarte mică dela Psara la Capul Heles a fost mărită prin drumurile schimbate prin volte dela o insulă la alta.

Timpul în acea zi a fost puţin posomorât. Norii grei ai situaţiei internaţionale se abătuseră în parte şi asupra cerului. Vântul a continuat să sufle dela Nord mai întâi cu forţa 6 şi apoi cu forţa 5.

Pe la 10 h a trecut la Nord Nord-Est şi şi-a menţinut forţa 5. Când pe la 13 h a început să joace puţin între Nord şi Nord-Nord-Est forţa sa a scăzut la 3. La 17 h a trecut la Nord Nord-Vest şi forţa a început să se mărească aşa că în cartul 16 h — 20 h s'a înregistrat vânt forţa 4.

In cartul 20 h — 24 h direcţia vântului s'a apropiat mai mult de Nord şi după ce la 21 h a ajuns la forţa 5, a început să sufle mai încet şi a scăzut până la miezul nopţii la 3.

Marea în prima jumătate a zilei a fost agitată şi apoi a început să se liniştească. S'a menţinut totuşi „puţin agitată".

In atari condiţiuni atmosferice „Mircea". a navigat până la 8 h cu maşina şi după 8 h a continuat drumul numai cu vele şi făcând mai multe volte. Din acest motiv ziua de 31 August poate fi socotită şi ca una din cele cu mai mult randament în antrenamentul marinăresc.

Drumul Da = 351° luat la 23 h în ziua de 30 August s'a continuat până la 8 h 48 m. Numărul rotaţiilor la maşină era 90 şi viteza navei de abia 3 noduri. La 2 h 10 m s'a văzut prin tribord farul dela Port Sigri. Cu acest far şi cu cel dela Psara s'a verificat punctul navei tot timpul cartului 0 h — 4 h.

La 5 h s'a mărit numărul rotaţiilor la maşină până la 120. Viteza a crescut deabia 3,4 noduri. Pentru a se obţine o viteză mai mare, la 7 h 20 m s'a pus „toată forţa" şi în acest caz viteza era abia 6,2 noduri.

La 8 h 48 m „Mircea" avea la travers tribord farul Sigri şi distanţa la far era de 8 Mm. In acest punct s'a schimbat drumul şi s'a luat Da = 275°, s'a stopat motorul şi s'au întins velele.

Singurele vele neîntinse erau doar rândunicele.

Punctul navei în cartul 8 h — 12 s'a verificat prin relevmente la Mitylene şi Strati. La 11 h 30 m era în vedere şi Skyros.

La 12 h 45 m s'a dat „la posturi pentru manevra velelor" şi s'a făcut „volta în vânt". Vântul era în acest timp cam slab — forţa 3 — şi viteza navei mică. O altă manevră de întoarcerea navei s'a făcut la 13 h 30 m; de data aceasta însă cu „volta sub vânt".

Drumul navei „cu vânt strâns" după această voltă era Da = 90° şi „Mircea" avea absolut toate velele întinse.

Viteza sa era 4,8 — 5,5 noduri. Vântul slab şi cu mici jocuri a făcut ca şi nava să joace continuu pe diferite drumuri. Astfel la 15 h 30 m drumul era Da = 92°. Peste şapte minute era Da = 79°. La 15 h 45 m era Da = 75°.

In drumurile acestea, nava mergând spre Est Nord Est a apărut din nou la 15 h 45 m prin tribord Mitylene.

In cartul 16 h 20 m drumul a fost ca medie Da = 68°.

In jurul acestui cap s'au făcut jocurile navei în funcţie de folosirea la maximum a vântului.

Vântul, după cum s'a spus mai sus, a crescut şi cu el viteza navei a ajuns la 7,5 noduri.

Către ora 17 h 30 m „Mircea" era într'un punct din care se vedeau în bune condiţiuni insulele Mitylene şi Strati şi Capul Baba de pe Coasta Asiatică.

La 19 h 30 m s'a dat „la posturile de manevră" şi s'au strâns velele superioare. O nouă „voltă în vânt" a fost făcută la 20 h 30 m şi s'a luat drumul Da = 310°.

Rafalele de vânt din ce în ce mai puternice biciuiau pânzele lui Mircea. In aceste condiţiuni atmosferice s'au strâns sburătorii şi vela picului.

Cu ultimele raze de lumină ale farului Sigri, care a dispărut sub orizont la 23 h 10 m, s'a făcut punctul navei.

Cinci minute mai târziu strălucea pe apa infinită şi plină de unda de lumină a lunei, farul dela intrarea în baea Mudros.

Nava Şcoală Mircea se găsea în miezul nopţei de 31 August în drum spre baea Mudros în punctul $\varphi = +39° 36'$; $\lambda = 25° 32$.

1 Septembrie.

Din punctul dela sfârşitul zilei de 31 August s'a continuat mersul în acelaş drum Da = 310° până la

2 h. Vântul continua să bată dela Nord Nord-Vest şi era în continuă scădere.

Nava cu murele la tribord şi velatura rămasă la 21 h în ziua de 31 August, se mişca cu viteză foarte redusă.

Cerul senin şi marea „puţin agitată" dădea un ansamblu de linişte.

Veştile din lumea largă erau însă din acelea, care făceau ca şi cei mai optimişti să privească răsboiul ca inevitabil.

La 1 h 30 m s'a făcut motorul gata şi s'a strâns velastraiul randei.

La 2 h s'au strâns şi celelalte vele ce deabia mai erau adiate de vânt, s'a pus maşina „pe drum" şi s'a luat Da = 67° pentru a se pune capul pe intrarea în Dardanele.

In acest timp vântul continua să bată dela Nord Nord-Est, însă forţa lui crescuse şi ajunsese la 4.

Verificarea punctului navei în acest drum s'a făcut cu farurile Plako şi Poneute; nava trecea deacum printre insulele Imbros şi Tenedos.

Viteza navei era deabia 5,3 noduri. In istoricul Navei Şcoală „Mircea" cartul 8 h — 12 h din ziua de 1 Sept. va ocupa un loc, care va avea oricând valoarea unui document de istorie universală.

Ciclonul despre care se vorbea de câteva zile cu înfrigurare, se deslănţuise în dimineaţa acestei zile de la ora 5 h 30 m.

Cu aceste veşti „Mircea" a intrat la 10 h 25 m în Dardanele, purtând la catarg numirea sa din codul internaţional.

Când „Staţiunea de semnalizare" dela mal a zărit semnalul, el a fost coborît şi nava şcoală a început navigaţia pe drumuri practice.

Vântul gira spre Est. La 11 h era Nord-Est cu forţa 3 şi cu tendinţă de creştere. La 17 h a trecut la Est curat şi avea forţa 5. Această direcţie şi forţă şi-a menţinut-o până către miezul nopţei, când a început să treacă spre Nord şi să slăbească.

Cerul tot timpul senin.

Apa mării în Strâmtori era calmă. Pe măsură ce înaintam spre Marmara se încreţea. Dela 17 h a devenit din nou „agitată" fiindcă vântul dela Est o răscolise.

La 13 h 05 m am trecut la Ceanak. O şalupă a serviciului sanitar turc a acostat pentru formalităţile sanitare.

La 14 h 07 m am trecut la Nagara. Elevii au privit şi executat schiţe tot timpul navigaţiei prin Dardanele.

„Mircea" a trecut la 16 h 37 m travers de Galata Burnu şi la 17 h 20 m travers de Galipoli.

Din acest moment „Mircea" a intrat în Marea de Marmara. După stabilirea punctului cu Galipoli şi Hara Burnu s'a luat drumul Da = 80°. Mai apoi s'a venit în Da = 60° în timp ce nava ieşea din Dardanele am întâlnit la 19 h 20 m Motonava „Basarabia" în drum contrariu nouă.

In drum Da = 60° viteza navei era de 6,7 noduri.

La 21 h 30 m era în vedere farul dela Kairsiz-Ada. Prin verificarea continuă a punctului s'a stabilit un curent, care împingea nava către stânga. Din acest motiv s'a luat Da = 65°. Cam în timpul apariţiei farului Kairsiz-Ada s'a pus în funcţiune „giro compasul".

La 22 h 28 m la travers babord era farul Hora şi la 23 h 15 m la travers tribord era farul Kairsiz-Ada. Distanţa la aceste din urmă era de 3 Mm. Din punctul stabilit la 23 h 15 m s'a luat Da = 78°.

In miez de noapte cu lună plină, când în prova navei se întindea spre Est fără sfârşit Marmaraua punctul navei era $\varphi = +40°42'$; $\lambda = 27°34'$.

In acelaş timp veşti din lumea întreagă anunţau intrarea trupelor germane în Polonia şi mobilizare generală în Franţa şi Anglia.

2 Septembrie.

Vânt slab când dela Nord Nord-Vest, când dela Nord Nord-Est, când dela Nord. Forţa lui a variat între 2 şi 3 la început şi apoi a scăzut în dimineaţa zilei sub unu.

Către seara de 2 Septembrie nu mai era nici adiere de vânt.

Cerul a fost în general senin şi nopţile cu lună plină dela plecare s'au repetat ca un semn de bun augur şi la sosire.

Marea calmă tot timpul.

In atari condiţiuni atmosferice nu era posibilă o navigaţie cu vele. „Mircea" trebuia să îşi continue drumul în zumzetul motorului.

Tot timpul s'au ţinut la maşină 160 rotaţii şi s'a mers în medie cu 8 noduri.

Drumul navei a continuat să se menţină Da = 78° în cartul 0 h — 4 h au trecut prin ambele borduri ale lui Mircea diferite vapoare de comerţ.

La 0 h 13 m farul Fanar-Adasi era în vedere şi la 0 h 45 m s'a văzut şi cel dela Eukli.

La 0 h 58 m a fost relevat la travers tribord şi la distanţă de 5,5 Mm. farul Fanar-Adasi.

Peste aproape o oră Eukli a fost la travers la distanţa de 11,7 Mm. Şi în cartul 4 h — 8 h nave comerciale au continuat să treacă pe lângă noi; unele mergeau spre Dardanele, altele spre Bosfor.

Către dimineaţă erau în vedere St. Ştefano şi Insulele Prinkipo. In acelaş drum Da = 78°, la 7 h 46 m am avut la travers babord farul Sf. Ştefano la distanţă de 2,5 Mm.

Din acest punct s'a luat Da = 55° şi la 9 h am intrat în Bosfor.

Elevii fuseseră trecuţi dela 8 h pe punte pentru a lua schiţe şi a privi minunata panoramă a portului şi oraşului, care sub numele de Bizanţ, Constantinopol, Ţarigrad şi Istambul străjueşte de 2500 ani calea îngustă a Bosforului.

Pe drumuri practice şi defilând prin faţa multcăutatelor coline şi staţiuni de pe malurile Anatoliei şi Rumeliei, la 12 h „Mircea" şi-a făcut intrarea în Marea Neagră.

La 12 h 15 m Distrugătorul „Mărăşti", cu care eram în legătură radio-telegrafică, a fost în vedere în direcţia Nord-Est.

„Mircea" avea în acel timp drumul Da = 354°.

La 13 h s'a luat Da = 1° punându-se capul pe N. M. S. „Mărăşti".

La 13 h „Mărăşti" a luat drum paralel cu „Mircea" relevment prova babord; era însă încă departe.

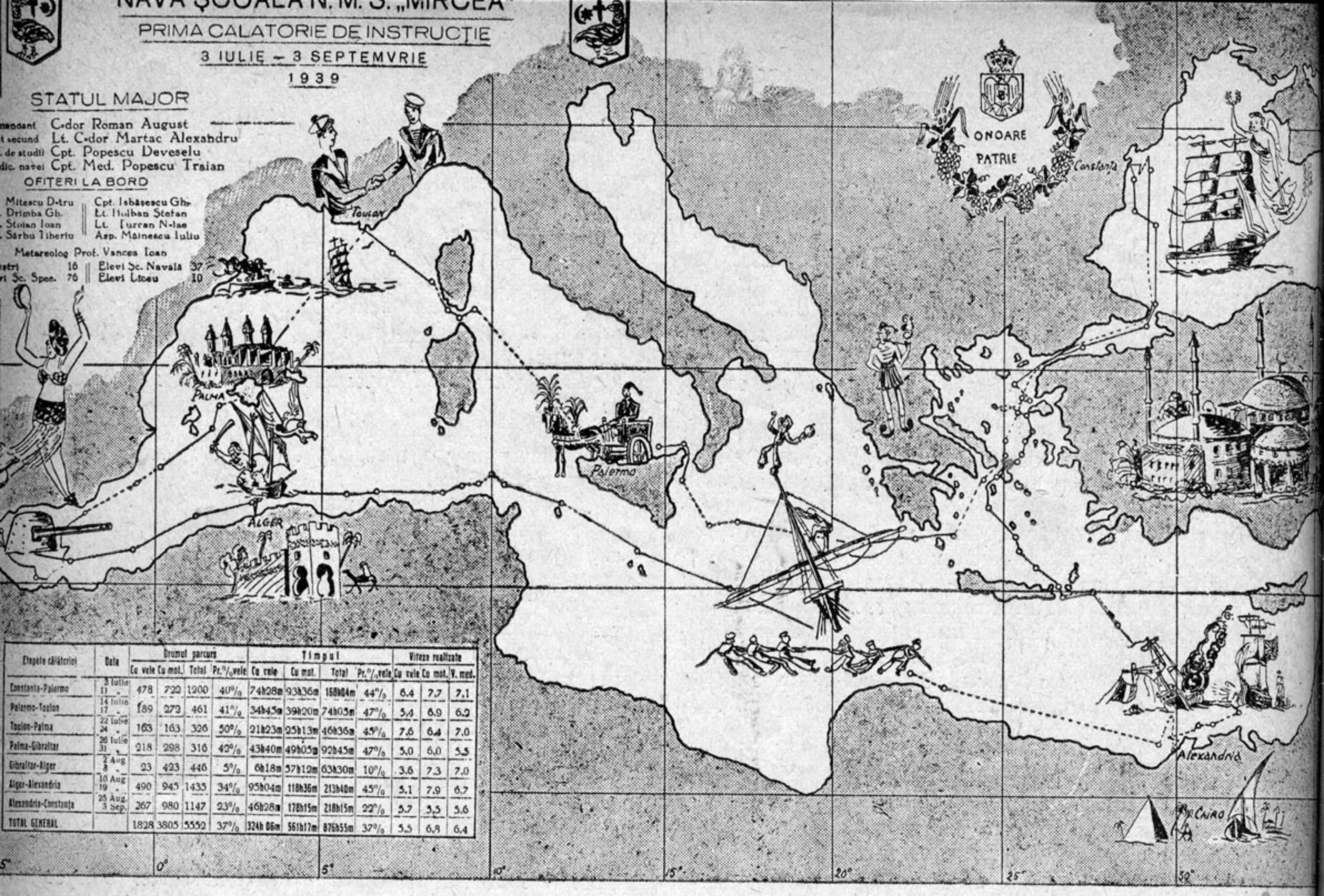
După o jumătate de oră nava şcoală a trecut travers de farul plutitor dela intrarea Bosforului.

De abia la 14 h 50 m ne-am apropiat suficient de „Mărăşti" şi în acest moment ni s'a dat semnalul „bine aţi venit" la care s'a răspuns cu „mulţumiri" şi „bun găsit".

Cu N. M. S. „Mărăşti" în escortă Nava Şcoală „Mircea" şi-a continuat drumul în Da = 1°. Nave de comerţ apăreau din timp în timp cu drumuri spre Bosfor.

Veştile la radio erau apăsătoare ca plumbul. Din fiecare cuvânt spus se desprindea o atmosferă de răsboi în vestul Europei.

Pe întinsul mării luna îşi scălda splendoarea de lumină în apă şi îşi arunca săgeţile prin arboradă



Etapele călătoriei	Data	Drumul parcurs				Timpul				Viteze realizate		
		Cu vele	Cu mot.	Total	Pr.%vele	Cu vele	Cu mot.	Total	Pr.%vele	Cu vele	Cu mot.	V. med.
Constanta-Palermo	3 Iulie 11 "	478	722	1200	40%	74h28m	93h36m	168h04m	44%	6.4	7.7	7.1
Palermo-Toulon	14 Iulie 17 "	189	272	461	41%	34h45m	39h20m	74h05m	47%	5.4	6.9	6.2
Toulon-Palma	22 Iulie 24 "	163	163	326	50%	21h23m	25h13m	46h36m	45%	7.6	6.4	7.0
Palma-Gibraltar	26 Iulie 31 "	218	298	316	42%	43h40m	49h05m	92h45m	47%	5.0	6.0	5.5
Gibraltar-Alger	2 Aug. 8 "	23	423	446	5%	6h18m	57h12m	63h30m	10%	3.6	7.3	7.0
Alger-Alexandria	10 Aug. 19 "	490	945	1435	34%	95h04m	118h36m	213h40m	45%	5.1	7.9	6.7
Alexandria-Constanta	25 Aug. 3 Sep.	267	980	1147	23%	46h28m	172h15m	218h15m	22%	5.7	5.5	5.6
TOTAL GENERAL		1828	3805	5552	37%	324h 06m	561h17m	876h55m	37%	5.5	6.8	6.4

şi greementul lui „Mircea". Aceeaş noapte feerică dela 3 Iulie când mergeam spre Bosfor.

In miez de noapte punctul navei era $\varphi = +42^{0}\,50'$ $\lambda = +29^{0}\,10'$.

3 Septembrie.

Vântul a început din nou să adie. El a trecut iarăşi la Nord Nord-Vest. Pe măsură ce se apropiau zorile, creştea şi puterea lui. La 2 h era forţa 2. Tot 2 era şi la 4 h. Speranţele de a întinde velele s'au spulberat, fiindcă la 7 h mai mult nu era decât era. Anemometrul a înregistrat forţa 0.

La 9 h direcţia vântului s'a schimbat, a trecut la Nord Nord-Est şi a continuat să gireze tot timpul zilei spre Est.

Forţa lui s'a menţinut mai tot timpul 1. Marea era calmă şi cerul senin. „Mircea" a continuat să îşi menţină drumul $Da = 1^{0}$ până la 3 h 50 m, când s'a luat $Da = 338^{0}$.

In babordul navei înapoia traversului, naviga în acelaş drum şi la distanţă de 500 metri N. M. S. „Mărăşti".

La 4 h 05 m s'a schimbat din nou drumul şi s'a luat $Da = 295^{0}$. Maşina s'a pus jumătate.

La o jumătate de oră după schimbarea drumului, a trecut prin prova, în drum Constanţa, Motonava „Transilvania", iar „Mărăşti" a luat drumul spre larg trecând la tribord prin pupa noastră.

In zori de zi Kaliacra şi Şabla erau în vedere şi cu ajutorul lor s'a făcut punctul.

La 7 h 05 m s'a luat $Da = 0^{0}$. In acest drum s'a continuat navigaţia spre Constanţa cu viteza redusă de 5,7 noduri.

La 8 h 47 m „Mircea" era travers Şabla. De acum nava şcoală naviga dealungul coastei noastre.

Mangalia, Tuzla, Carmen Sylva defilau prin babordul nostru.

La bordul navei curăţenia generală şi pregătirea pentru primirea la bord a celor care vor primi nava pe mal în portul Constanţa.

Nava Şcoală „Mircea" a intrat în portul Constanţa, după exact 9 săptămâni de călătorie pe mări şi departe de ţară.

Incă dela 14 h „Mircea" avea capul pe Cazzino. La 14 h 30 m a început manevra de sosire. Portul plin de lume.

Nava a acostat cu tribordul la dana 4. Manevra de sosire a fost gata la 15 h. Din acest moment eram staţionari în portul nostru Constanţa.

II. *Staţionarea.*

Imediat ce scara a fost aruncată la mal — ora 15 h Comandantul navei a părăsit bordul şi s'a dus la Distrugătorul Regina Maria unde s'a prezentat D-lui Vice Amiral Bărbuneanu, Comandantul Marinei Regale.

La 15 h 30 m a venit la bord Domnul Vice Amiral Comandant al Marinei. Echipajul era la front şi printr'o scurtă cuvântare Domnul Comandant al Marinei Regale a urat bun venit ofiţerilor, maeştrilor, elevilor şi trupei şi a pomenit de felul minunat cum s'a desfăşurat călătoria.

După această primire oficială a urmat în fine primirea plină de emoţie a familiilor.

De acum orele nu mai erau numărate ca mai înainte şi ştirile de război dela radio nu mai aveau nicio noimă.

La 17 h 10 m Domnul Vice Amiral Comandant al Marinei Regale a părăsit bordul navei.

Şi rând pe rând au plecat şi alţi din cei care au venit. In port era lume multă care se înmulţea mereu, venind dinspre locul de plimbare dela Cazino, în timp ce dela navă permisionerii din bordul liber plecau către oraş.

Din ziua de 4 Septembrie „Mircea" a intrat într'un program de lucrări pentru încheerea primei lui campanii de instrucţie.

SISTEMUL CONVOAELOR

de Cpt. GHEORGHE COSTEA

Sistemul convoaelor este utilizat din nou pe o scară întinsă de Anglia pentru aprovizionarea sa de peste mări.

In ce constă acest sistem? Vasele de comerţ nu navigă izolat ca în timp de pace, ci se adună mai multe în un singur port, de unde pornesc spre destinaţie sub protecţia puternică a unităţilor navale de luptă destinate a le apăra contra tuturor atacurilor inamice.

Sistemul convoaelor a fost întrebuinţat cu mult succes de Anglia în războiul trecut. Dar convoaele nu sunt o inovaţie a războiului trecut. Ele au fost utilizate în aproape toate războaile navale, ce au avut loc dela Atenieni şi Romani care le utilizau pentru siguranţa transporturilor de aprovizionare.

Atenienii au trebuit să depună armele în faţa Spartanilor când aceştia au distrus navele de război ce trebuiau să asigure transporturile de cereale.

Apoi sistemul convoaelor a jucat un rol important în evul mediu, când transporturile preţioase de aur şi argint ce se efectuau spre porturile portugheze şi spaniole erau expuse în drum atacurilor piraţilor.

Deasemenea oraşul Hamburg introduce de timpuriu sistemul convoaelor protejate. Astfel în 1678, când amiralul Karpfanger primi misiunea să protejeze navigaţia hamburgheză contra corsarilor lui Ludovic XIV, recurse la convoae protejate de nave de luptă.

Marina engleză a întrebuinţat sistemul convoaelor grupând vasele de comerţ în număr mare sub escorta navelor de război. După un act din 1798, reînnoit în 1803, vasele de comerţ de o anumită categorie nu aveau voe să navige izolat. Intrebuinţarea convoaelor era practica curentă în războaiele maritime înainte de 1793. Ele au avut întotdeauna succesul dorit şi aceasta din motivul că nu exista o armă submarină şi nici o armă aeriană. Deasemenea convoaele de pe vremea navigaţiei cu vele cuprindeau numeroase vase comerciale puternic înarmate, ceeace mărea puterea de apărare a convoiului.

Prin apariţia armei submarine eficacitatea sistemului convoaelor este micşorată, căci inamicul atacator nu mai este vizibil. Comandanţii şi echipajele vaselor din convoiu şi a navelor escortatoare au acum de-afacere cu un inamic, ce nu se vede şi a cărui apariţie trebue să fie aşteptată de pretutindeni şi la orice oră.

In războiul trecut Anglia desvoltase sistemul convoaelor şi se ajunsese fără îndoială la o anumită perfecţiune, cu toate că la începutul războiului se găsise sistemul impracticabil sub pretextul că vasele de comerţ nu sunt capabile să manevreze în formaţie şi că nu sunt suficiente nave de război să le excorteze.

Primele convoae s'au organizat în Martie 1917, între Anglia şi Franţa pentru transportul cărbunilor şi au funcţionat cu o imunitate aproape perfectă. Din 8825 de vase ce au navigat în convoiu între Martie şi August 1917 numai 14 au fost pierdute. Apoi s'a stabilit convoiul scandinavic în Aprilie 1917 şi rezultatele obţinute fură deasemenea bune. In luna Octombrie sistemul a fost introdus şi în Mediterana, după ce se stabiliseră încă din Mai convoaie între America şi Europa.

Trebue de menţionat că sistemul convoaelor în războiul mondial trecut, a fost introdus ca mijloc de apărare contra armei noui submarine, spre deosebire de războaiele maritime anterioare, când ele constituiau mijlocul de apărare contra navelor de suprafaţă.

Contra noii arme, ele n'au asigurat o securitate absolută, dar au schimbat complect tendinţele şi metodele războiului submarin.

Numărul vaselor scufundate a scăzut simţitor dela punerea în aplicare a sistemului de convoae, şi se poate afirma cu toată siguranţa că datorită lor Anglia a câştigat războiul trecut.

Care este situaţia în acest război? După afirmaţia precedentă ar rezulta că Anglia poate câştiga războiul dacă sistemul convoaelor ar reuşi să realizeze ceeace a realizat în cursul războiului trecut. Da! Dacă ar realiza! Dar în războiul trecut condiţiunile de adunare a vaselor ce formau convoiul, conducerea lor spre apele naţionale şi descărcarea mărfurilor erau mult uşurate de situaţia de atunci, care în acest război nu mai este aceeaş.

In războiul 1914—18 Anglia avea ca aliaţi întreaga lume. Putea să-şi adune transporturile sale aproape în toate porturile mari ale pământului, putea relativ cu mai multă siguranţă să le aducă peste Atlantic, ca urmare a flotei sale de război mult mai puternică decât acum. Pentru descărcarea vaselor puteau utiliza toate porturile franceze depe coasta Atlanticului, ceeace astăzi nu mai este posibil. Natural că şi astăzi pot utiliza ca loc de adunare pentru convoae porturile Australiei şi a Occanului Indian, Rio de Janeiro, New-York, Sierra Leone, Halifax, etc., dar în condiţiuni mult mai grele, dat fiind că aceste porturi sunt foarte departe de locul de descărcare.

In războiul actual şi după pierderile de tonaj suferite de Marea Britanie, nu se mai poate face că acum 25 de ani, o alegere după mărime şi viteză a vaselor ce alcătuiesc convoiul, ci vasele sunt întrunite în convoiu cu tonaje şi viteze diferite. Ori marele dezavantaj al sistemului convoaelor este că vasul cu cea mai mică viteză, impune viteza sa întregului convoiu de 20—40 şi chiar 80 vase. Dacă de exemplu într'un convoiu o motonavă modernă poate merge cu 16—18 noduri, această viteză nu poate fi pusă în valoare dacă în acelaş convoiu sunt vase vechi cu 7 mile pe oră; întregul convoiu va trebui să navige cu 7 mile pe oră. Rezultă o considerabilă pierdere de timp, care în situaţia actuală a lipsei tonajului necesar aprovizionării este foarte mult simţită de Anglia.

In situaţia actuală sistemul convoaelor mai prezintă şi alte dezavantaje în întrebuinţarea lor:

1) Imobilizarea unei considerabile părţi a forţelor navale uşoare, în special distrugătoare.

2) Blocarea porturilor de descărcare prin numeroasele vase din convoiu.

3) Pericolul de coliziune la un eventual atac submarin.

4) Greutatea în manevră.

5) Pierderea de timp prin navigaţia către porturile de adunare prestabilite şi aşteptarea acolo până se adună toate vasele.

6) Pauzele mari de activitate prin aşteptări îndelungate pentru încărcare.

Aceste greutăţi şi dezavantaje a sistemului de convoae existau şi în războiul trecut dar nu într'o măsură atât de acută.

Pierderea porturilor franceze dela Atlantic şi din canalul Mânecii, puternicile atacuri aeriene germane asupra navigaţiei britanice şi a centrelor de aprovizionare, fac ca pentru navigaţia engleză canalul Mânecii

să fie aproape de netrecut; Marea Mediterană considerată ca cea mai sigură a devenit cea mai nesigură, apoi greutăţile de transport şi depozitare din interiorul Angliei, toate acestea sunt greutăţi specifice numai acestui război, care îngreuiază considerabil sistemul convoaelor. La acestea se mai adaugă şi arma submarină germană, utilizată cu totul altfel ca în războiul mondial trecut, când o politică şovăelnică a întârziat prea mult războiul submarin fără restricţiuni. Astăzi războiul total contra Angliei şi a aliaţilor săi este dela sine înţeles. Contrablocada realizată prin războiul submarin atinge nervul de viaţă al Angliei şi aprovizionarea cu hrană, combustibil, şi material de război se face din ce în ce mai greu.

Faţă de vasele comerciale navigând izolat, convoiul escortat are avantajul că nu poate fi atacat de artileria submarinelor, ci numai de torpilele acestora. Acest avantaj nu contrabalansează dezavantajele semnalate mai sus.

De sigur că un convoiu are o bună protecţie prin escadrele de luptă ce îl însoţesc. Dar acestea nu reuşesc, după cum au dovedit-o ultimele distrugeri de convoae de către submarinele şi aviaţia germană, să-l facă eficace sută la sută; cu alte cuvinte sistemul convoaelor nu mai reuşeşte să asigure aprovizionarea Insulei Britanice cu hrană şi materii prime necesare războiului.

Cu toate aprovizionările făcute înainte de declanşarea ostilităţilor, Marea Britanie depinde şi astăzi în mare măsură de transporturile de peste mări. Iată câteva cifre care confirmă această dependinţă:

Importurile engleze pentru necesităţile războiului.

	t. pe an	% consum
Alimente	22 mil.	70
Ulei mineral	11 „	95
Lemn	13 „	90
Cauciuc	0,25 „	100
Metale neferoase	0,75 „	95
Mineuri	6 „	—
Fire de ţesut	1,5 „	—
Minereuri de fer		30
Lână		75
Bumbac		100

Aceste necesităţi de aprovizionare obligă Anglia la utilizarea convoaelor şi pentru protecţia lor e nevoită să sacrifice totul. Un exemplu este celebrul schimb făcut cu Statele-Unite, când pentru 50 de distrugătoare vechi, Anglia a arendat pe 99 ani cele mai multe din bazele sale navale şi aeriene aflate în emisfera vestică. Chiar cu riscul pierderii prestigiului printre aliaţi, cu toate pierderile de tonaj şi nave de război suferite, Marea Britanie este obligată să continue cu sistemul convoaelor pentru a-şi asigura alimentele şi aparatele de luptă.

Dar o îngreuere foarte importantă pentru convoae este faptul că astăzi, spre deosebire de 1914—18, întreaga coastă Europeană, dela capul Nord şi până la graniţa spaniolă, se află în mâinele germanilor. Asta înseamnă că atât forţele navale germane, cât şi cele aeriene dispun de numeroase puncte strategice pentru operaţiuni fructuoase contra navigaţiei engleze. Liniile de navigaţie importante cu porturile de plecare şi sosire a convoaelor (Liverpool, Pembroke, Bristol, Plymouth, Glascow, Belfast, etc.) se află incluse în raza de activitate a armei aeriene germane, care prin bombardamente de distrugere a magaziilor de depozitare şi a dispozitivelor de descărcare a îngreuiat şi mai mult funcţionarea normală a convoaelor. Ori, aprovizionarea Insulei cu alimente şi material de război este o problemă de transporturi de de a cărui rezolvare în viitor contra blocadei germane depinde soarta războiului.

Anglia a trebuit să suporte în acest război cele mai mari surprize. Vechiul drum pe la Capul Bunei Speranţe a trebuit să fie reluat. Statele-Unite nu numai că au luat pe cont propriu serviciile de navigaţie engleze din Pacific şi Oceanul Indian, dar au slăbit şi influenţa politică britanică din emisferul vestic, Orientul apropiat şi cel îndepărtat. Sistemul convoaelor nu mai este astăzi posibil fără ajutorul american.

Cu toate acestea convoaele nu mai pot avea succesul din trecut şi contrablocada germană a început să-şi arate efectele. Cu tot sistemul de convoae, în care Marea Britanie şi-a pus toate speranţele, aprovizionarea Insulei este în mare măsură compromisă.

Marinarul şi nava lui de Lt. C-dor VERBICEANU PAUL

Pentru marinari, nava de război sau vaporul de comerţ pe care este îmbarcat înseamnă însă-şi viaţa lui.

Sufletul omului de mare s'a identificat cu atmosfera interioară a navei sale ; inima lui bate la unison cu pulsaţiile turbinei sau cu rotaţiile elicei, iar viaţa marinarului se confundă mai întotdeauna cu existenţa vaporului său.

Când vine dela uscat şi când a făcut primul pas pe bordul navei sale, navigatorului i se pare că s'a întors dintr'o lungă călătorie, plicticoasă prin chiar varietatea prea mare, zgomotul prea accentuat şi acceleraţia prea vie a unei petreceri fie numai de o zi la uscat şi că, însfârşit, a ajuns cu bine acasă.

Este drept că, după luni de zile de navigaţie, marinarul — atom între două infinituri — nu şi-a putut stăvili privirea decât pe cercul îndepărtat al orizontului, pe ochii de argint ai nopţii sau pe creasta înspumată a unui val, după care urmează altul şi altul la fel.

Deaceia el e doritor să debarce la uscat, dar odată ajuns acolo, doreşte vaporul, cum oricare cetăţean terestru îşi doreşte căminul.

Acasă la el, adică la vapor totul este familiar. Puntea pe care calcă sonor, este o tovarăşe veche, cu care şi-a petrecut cei mai frumoşi ani ai tinereţei sale ; scara pe care se urcă spre comandă îi este o caldă prietenă, a cărei balustradă o pipăe cu o senzaţie plăcută. Iar cabina în care locueşte, unde visează, sau cade obosit după serviciul de cart, îi este mai scumpă decât budoarul cel mai somptuos.

Pe orice apă sau în orice port al globului vaporul este îmbrăţişat de marinar cu privirea cea mai afectuoasă.

Catargul, — semnul de exclamaţie al navei, în ale cărei paranteze — prova şi pupa — marinarul se închide ca o literă anonimă vie în epopeea mărei, catargul, această săgeată pornită din însăşi inima vaporului şi îndreptată către infinit, în semn de avânt spre înalte năzuinţi, este pentru marinar un frate de cruce şi de arme.

In brăţările care-i leagă sarturile sunt ferecate toate idealurile sale, iar pavilionul de război, care-i flutură falnic în vârf sau la vergă, este simbolul dârzeniei şi vitejiei, pe care marinarul o desfăşoară zi de zi şi clipă cu clipă, în lupta acerbă cu elementul deslănţuit sau cu duşmanul neîmpăcat; luptă în care el trebue să biruiască sau să moară în braţele mărei, care i-a fost leagăn, care l-a crescut şi care îl primeşte iar, ca o mamă bună, pentruca după ce şi-a făcut datoria pentru Patrie şi pavilionul navei sale, să doarmă liniştit, în simfonia ei etern legănătoare.

TURISMUL NAUTIC *)

de CĂLIN EUGEN BOTEZ

ACĂ în multe a fost Domnul darnic cu acest binecuvântat pământ românesc, în puţin l-a dăruit mai desăvârşit şi mai minunat ca în apele ce-l străbat şi-i udă marginile.

Aceiaşi armonie ce domneşte în înfăţişarea solului îi împarte şi apele prin toate colţurile acestui pământ şi nu există regiune caracteristică a ţării care să nu cuprindă în peisajul său, sub unul din nenumăratele sale aspecte elementul proteic : apa.

Dela ciobul de cer al lacului de munte încastrat în feeria peisajului carpatisc, până la pânza albastră a Mării Negre, oglindă a nesfârşitului, apa se găseşte mereu prezentă, mereu alta, după cum şi uscatul îşi schimbă înfăţişarea ; mereu aceeaşi totuşi, prin însuşirile ei eterne de tainică împărţitoare a vieţii şi neîntrecută architectă a priveliştilor.

De aceea rare sunt şi regiunile în care să nu poţi pătrunde pe calea apei, fie lăsându-te pe şuvoiul înspumat al râurilor de munte sau pe firul leneş al celor de şes, fie plutind pe unda puternică a fluviilor sau pe faţa lucie a lacurilor şi mării.

O să trecem cu o fugară privire peste apele ţării care îngăduе plutirea celor ce vor să practice acea drumeţie mai sănătoasă între toate drumeţia pe apă, sau cum i se mai zice, turismul nautic.

Să începem cu Mureşul, acest adevărat „râu al Ardealului". El străbate ţara pe aproape 600 km. şi apele sale, când leneşe de lărgimea luncii, când iuţite de strânsura munţilor te poartă prin feluritele privelişti ale pământului Transilvaniei, trecând prin Alba-Iulia, cetatea domnească, pe sub zidurile Devei şi prin Arad. Din afluenţii lui îngăduе plutirea Târnavele ce se unesc la Blaj, după ce trec pe sub burgul medieval al Sighişoarei şi prin Mediaş.

La graniţa de Vest, Timişul şi Bega canalizată îşi poartă apele prin sate bogate bănăţene şi prin Timişoara, oraşul cu apuseană înfăţişare.

Jiul e navigabil pentru uşoare ambarcaţiuni de sport

*) Conferinţă ţinută la Radio-Bucureşti, în ziua de 15 Iulie 1942, în cadrul Universităţii Radio.

O podoabă
în casa fiecărui membru

Cadoul
cel mai frumos pentru prieteni

CALENDARUL

LIGII NAVALE ROMÂNE

executat artistic în 7 culori după originalul d-lui pictor Comandor D. Stiubei.

Doritorii îl pot avea trimiţând centralei suma de lei 120 sau adresându-se filialelor sau căpităniilor de porturi

pe o lungime de 200 km. trecând prin Tg. Jiu şi Craiova. Cursul său însă e capricios şi întrerupt dese ori de zăgazuri.

Oltul cu cei ai săi 550 km. e râul ideal pentru turismul de apă, prin uşurinţa condiţiilor plutirii pe el şi feluri-mea priveliştilor ce unda sa deapănă în ochii drumeţului care-i coboară cursul.

Navigabil chair dela fruntaria de azi a ţării, lângă Braşov, Oltul îşi poartă apele bogate ţinând mereu în vedere meterezul argintat pe culmi a munţilor Făgăraşului, până când se hotărăşte să înfrunte muntele spre a-şi croi drumul spre Dunăre. Dela Boiţa, străjuită de cetatea Turnului-Roşu, până la zidurile Coziei stăpânite de umbra lui Mircea, cale de 47 km., răsbate Carpaţii modelând valea sa ca un meşter neîntrecut al peisajului, care de nicăeri nu poate fi mai înţeles şi admirat ca depe unda sa puternică şi repede, şi care cere oarecare îndemânare spre a fi înfruntată în unele locuri, ca spre pildă în rapidele dela Călimăneşti. Scăpat din munţi trece prin pitoreasca aşezare a Râmnicului-Vâlcii, pe sub dealurile Drăgăşanilor, pe lângă Slatina şi se varsă în Dunăre lângă Turnu-Măgurele.

Râurile Munteniei, Argeşul, Dâmboviţa şi Ialomiţa, deşi au apă destulă pentru plutirea bărcilor de turism, au totuşi un curs mai curând monoton, cu firul leneş, des întrerupt de zăgazuri, şi apa mâloasă în care se scaldă bivolii. Apropierea însă de Capitală şi lucrările de canalizare ce fără îndoială nu vor întârzia, le vor face într'un apropiat viitor preţioase artere de viaţă nautică.

Ce este Mureşul pentru Ardeal este Siretul pentru Moldova. Navigabil pentru bărci încă dela Lespezi, adevărata sa scoborîre e bine să înceapă cu cea a Bistriţei dela Vatra-Dornei.

Unda ei învolburată tae chei de neîntrecută frumuseţe răsbind prin pieptul de piatră a muntelui ce-i lasă praguri şi colţuri de stâncă în cale, în jurul cărora şuvoiul se sbate şi fierbe. Coborârea Bistriţei e cea mai grea dar şi cea mai frumoasă din ţară. Pentru cei care nu se încumetă a înfrunta prin propriile lor puteri, şi prudenţa nu e niciodată destul de mare când e vorba de Bistriţa, scoborârea pe plute mânate de dibaci plutaşi le îngădue o navigaţie mai sigură.

Vijelioasă la început, ca toate râurile când sunt tinere, unda Bistriţei se domoleşte şi după ce trece prin Piatra Neamţului se uneşte lângă Bacău cu Siretul, adevăratul făurar al priveliştii moldoveneşti cu dealuri line, lunci bogate şi vechi aşezări răzăşeşti străjuite de cucernicile zidirii ale voevozilor.

Prutul e navigabil pe mai bine de 800 km. începând încă înainte de Cernăuţi. Cursul lui e capricios, avut în coturi şi nu prea variat. Plutirea pe el e însă uşoară prin apa bogată şi mersul lent, plin totuşi de ochiuri şi bulboane. Dela Ungheni în jos e navigabil şi pentru vase mai mari, şlepuri şi remorchere şi pletinele caracteristice de Prut cu spatele negru şi bombat ca nişte uriaşi bondari prinşi în oglinda galbenă a râului.

Nistrul e navigabil încă dela graniţa ţării croindu-şi drumul până la Dubăsari printre straturi de stâncă felurit colorate ce dau cursului său superior panorame unice prin contrastul între ţărmuri şi vegetaţia bogată, pentru a ajunge în cursul inferior să stăpânească lunca întinsă prinsă între coturile dese, avută în vânat şi peisaje de baltă. Trece pe sub zidurile puternice ale mândrelor cetăţi de straje : Hotinul, Soroca, Tighina, sfârşind la Bugaz cu laguna întinsă a limanului, lângă vechea întemeere de apă moldo-genoveză a Cetăţii-Albe. Apa sa pustie vreme de douăzeci şi ceva de ani cât a fost linie de despărţire, hotar între două lumi, e chemată azi la o viaţă nouă şi la adevărata sa menire de cale de legătură şi progres.

Ajungem acum la cel mai nepreţuit dar al pământului romanesc : Dunărea. Cel mai important fluviu al Europei în regiunea sa cea mai însemnată ne udă ţara pe o lungime de 1075 km., desfăşurând în cursul său neîntrecute privelişti prin diversitatea şi măreţia lor. Începând dela intrarea în ţară la Baziaş şi până la Turnu-Severin curge prin munţi croindu-şi o trecătoare lungă de 144 km., ajungând la o lăţime cum e în Cazane, de numai 156 m., unică în Europa şi vestită în lumea întreagă.

Cand adâncă şi netedă, când învolburată şi spartă de colţii stâncilor, mereu totuşi puternică şi repede, unda fluviului trece printre pereţi verticali de stâncă cu creştetul în nouri, pe lângă resturi de aşezări romane şi medievale şi în jurul Ada-Kalehului, corabie turcească de piatră înţepenită în patul Dunării.

Dela Turnu-Severin în jos fluviul îşi schimbă aspectul luându-şi înfăţişarea de râu domnesc, bogat şi domol, stăpân al zării şi ocrotitor al ostroavelor bogate şi verzi ancorate în valul galben, conştient par'că a importanţei sale şi dătător de viaţă a oraşelor numeroase depe maluri, străvechi schele de grâne.

Dela Călăraşi la Brăila îşi împarte braţele cuprinzând întinderile nesfârşite a Bălţii Borcea şi Brăilei, cu neasemuite privelişti în deosebi pentru cea de a doua, cu Filipoiul, lacul Şerban şi canalele umbrite de sălcii puternice şi vietăţile nenumărate ale bălţii.

Incepând dela Brăila şi Galaţi, Dunărea îngăduie plutirea navelor mari de mare, ajunge fluviu maritim.

Ceva mai sus de Ismail începe Delta, colţ de rai al lumii păsăreşti şi de apă în taina şi frumuseţea căreia nu poţi pătrunde decât numai pe labirintul drumurilor de apă croite prin împărăţia verde şi aurie a stufului. Pentru călătorul mai puţin sportiv, mai grăbit sau mai comod, Dunărea oferă avantajul că poate fi cunoscută cu mijlocul confortabil al vapoarelor de călători ce-i străbat tot cursul.

Lacurile ţării sunt numeroase şi întinse, aşezate în deosebi dealungul Dunării şi coasta mării. Faţa lor liberă şi lipsită de curent înlesneşte o plutire uşoară şi navigaţia cea mai plăcută, cea cu pânze.

Mai însemnate pentru turism prin uşurinţa accesului sunt cele din preajma Capitalei, Snagov, Căldăruşani, Tâncăbeşti, unele canalizate şi legate între ele prin truda mai presus de orice laudă a Uzinelor Comunale din Bucureşti.

O minunată regiune de lacuri, adevărată mare în miniatură, ideală pentru pescari şi vânători este Razelmul cu ruinele Istriei, cherhanalele dela Jurilofca şi dealurile Babadagului, comunicând cu Dunărea prin canale şi cu marea prin Gura Portiţei.

Coasta mării româneşti sărăcită prin cedarea Cadrilaterului, de cea mai pitorească porţiune a sa, dela Ecrene la Sabla, cu Balcicul şi Caliacra, păstrează totuşi destule regiuni ca Mangalia, zona Constanţei cu plajele învecinate, Sulina şi baia Odesei demne de a fi cercetate de drumeţul de apă. Coasta nisipoasă e prielnică peste tot turistului cu barca uşoară, pe care o poate trage pe ţărm în caz că vremea şi marea se strică.

Ca o chemare a largului, Insula Şerpilor la numai 25 mile de Sulina îşi înalţă pe întinsul verde al mării, făptura stâncoasă, lăcaş pustiu al zeilor apuşi de mult, stăpânită azi de pescăruşii imaculaţi.

Din această grăbită înşirare se poate vedea că drumurile de apă ale ţării sunt multe şi minunate. Sunt multe, dar nebătute încă decât de rari Robinsoni ai unor pustiuri de apă aflate sub ochii noştri.

Românul arată față de apă aceiași neînțelegere și teamă ce până în ultimul timp a păstrat și față de munte. Totuși, dacă este o formă de drumeție care să poată fi cu ușurință practicată în țara noastră, e tocmai cea de apă.

Numai aceasta nu cere numai decât o infrastructură organizată și scumpă ca muntele, cu drumuri marcate, și case de adăpost, ca automobilismul și bicicleta legate de rețeaua de șosele bune și utilaj mecanic, și turismul aerian cu toate impedimentele tehnice.

O impresie generală este aceea că drumul de apă trebue să fie mult mai scump ca pe uscat, că numai cei bogați își pot îngădui să aibă o ambarcațiune și să se bucure de plăcerile apei, că barca adică trebue să fie mai scumpă decât carul.

Părerea aceasta este greșită și neîntemeiată pe nimic. Bărci sunt bine înțeles și scumpe și până la luxoasele yachturi rezervate celor puțini și cari nu pot pluti de altfel decât numai pe unele din apele noastre, sunt bărcile eftine și la îndemâna oricui, îndeosebi celor tineri, cari fac totuși să poată fi gustate pe deplin toate plăcerile acestui fel de turism.

Ambarcațiunea ideală și aproape peste tot generalizată este caiacul, la origină creat de experiența Eschimoșilor, marinarii neînfricați ai zărilor înghețate. Ascuțit la ambele capete, cu puntea acoperită nelăsând loc decât la una sau două persoane, după mărime, ușor, fiind în general construit de pânză pe un scelet de lemn, sau metal, el e perfect conceput atât pentru a putea fi ușor transportat pe uscat, mai ales când este și demontabil, cât și a înfrunta șuvoiul repede al râului de munte, valul potrivit al fluviului sau marea brăzdată de berbeci mărunți de spumă. Azi din păcate se găsesc mai greu și sunt scumpe, prin lipsa pânzei cauciucate acele minunate caaicuri demontabile, kleeperboot, de fabricație în general germană ce se găseau înaintea războiului la prețuri abia mai scumpe ca o bicicletă.

Există însă modele admirabile de lemn, cu puntea în general de pânză impregnată în două sau trei rânduri, pe schelet de lemn, ușor de construit pentru oricine cu oarecare îndemânare, revenind cam la acelaș cost cu două perechi de bocanci de munte la prețul de azi.

Canu-ul, barca Pieilor Roșii, bună îndeosebi pentru apele repezi de munte, e mai puțin introdusă în practică. Pentru Dunăre, Deltă și mare, unde nu e nevoie să transporți barca pe mal, practică și eftină este lotca noastră admirabil concepută prin experiența de veacuri a pescarilor dunăreni.

Pentru drumetul de apă, dacă are barca, restul nu mai înseamnă mare lucru. Padela sau vâsla, un ispol, căuș pentru scos apa eventual intrată și un burete pentru acelaș lucru, putin chit pentru cârpit sgârieturile mai mici, formează zestrea bărcii.

Pentru el, chiloții de baie, cari sunt costumul cel mai indicat și un sac pentru lucruri, nu e nevoie să fie numai decât rucksack, însă e bine să fie dintr'un material impermeabil, pentru băi accidentale.

Pentru plutirea pe lacuri, fluvii sau pe mare, zestrea caiacului e bine să fie completată cu un catarg mic susținând o velă, o pânză adică, ce economiseste puterile și face să fie gustate mai din plin plăcerile plutitului.

Deși drumurile de apă ale țării îngăduie drumețului ce le străbate cursul, să găsească oricând pentru noapte un adăpost într'unul din orașele, târgurile sau satele de pe maluri, cu excepția câtorva regiuni mai pustii ale Bălții și Deltei, totuși bucuriile turismului nautic pot fi desăvârșite prin cele ale camping-ului și ale popasului pentru noapte și odihnă, acolo unde inima îndeamnă, la umbra codrului, în concertul luncii, pe iarba grasă a ostrovului sau nisipul cald al plajei, neatârnat de timp, oameni și împrejurări.

Și în acest caz, barca arată cât de prețioasă este, pentru transportul întregului bagaj, pentru adăpost și gătit, fără oboseală, griji și bătaie de cap.

Ceva care este neapărat trebuincios oricărui drumeț pe apă este *știința înotului*. Este o regulă care nu suferă abatere și a cărei uitare poate schimba oricând un simplu accident într'o nenorocire.

Dacă unele râuri nu cer să fii prea bun înnotător căci apa e domoală și malul aproape, sunt altele, ca Bistrița spre pildă, Oltul în munți sau Dunărea la Porțile de Fier, unde e nevoie să fii foarte bun și deosebit de încercat în manevra ambarcațiunii pentru a înfrunta cu isbândă tăria și viclenia valului.

In vremea de azi cu restrângeri consimțite de toți, cu circulația mașinilor și bicicletelor redusă din motive militare și economice, cu echipamentul de orice natură scump și greu de înlocuit, călătorul pe râuri, drumuri cari merg singure, e menit să pătrundă mai mult ca oricând în gustul și inima celor ce îndrăgesc natura, drumeția și libertatea.

Azi suntem încă în faza de pionieri și eforturile sunt în general izolate. Câteva cluburi de inimoși vâslași au luat inițiativa cercetării apelor din regiunea respectivă. Dunărea a fost mai bătută și cele câteva caravane nautice cu număr mare de participanți au arătat cum poate reuși o întreprindere de acest gen bine chibzuită și organizată. Primejdiile sunt mici când e puțină îndemânare și multă prudență. Se cunoaște cazul unui brav ostaș care a venit dela Timișoara la Constanța, navigând într'un fund de butoi.

Marea e ceva mai greu de înfruntat și cere mijloace mai scumpe pentru navigația la larg. Activitatea însă a Yacht - Clubului - Regal - Român stă mărturie a ce se poate face pe marea noastră și în ape străine chiar, cu bani puțini și inimă multă.

Sprijinul Statului, spre deosebire de alte ramuri, nu a lipsit în ultimul timp ; Ministerul Aerului și Marinei mai apoi Subsecretariatul de Stat al Marinei au înțeles să sprijine din plin și efectiv eforturile Federației de Sporturi Nautice, azi a Sporturilor de Apă, ce grupează toate organizațiile de turism și sporturi nautice.

Intreaga recunoștință se cuvine deasemeni Oficiului Național de Turism, care în neîntrecuta sa operă de ridicare și cunoaștere a frumuseților țării, a ajutat acest turism cu substantiale realizări ca hotelurile dela Turnu-Severin și dela Vâlcov, adăpostul dela Ostrovul Lupilor, în Deltă, prima expoziție de turism nautic în 1938, afișe și broșuri de propagandă.

Imprejurările vremii din urmă au întârziat desăvârșirea unui program mai întins, cuprinzând construcția de cabane-adăposturi pentru drumeții apelor și în alte puncte, tipărirea unor hărți rutiere turistice a apelor țării și alte îmbunătățiri de adus. E necesar ca si alte organe de stat să-și dea concursul, în deosebi Căile Ferate să acorde ușurința de transport pentru ambarcațiunile de turism, așa cum se face și în alte țări și cum se face pentru alte sporturi, cum e skyul spre pildă.

Ce ne lipsește mai mult însă, este interesul marelui public, a tineretului în primul rând, care el în deosebi este chemat să însuflețească fața pustie încă a apelor noastre.

Numai dragostea de aer și de soare, de libertate si de efort a celor tineri va face să le încolțească în suflete dragostea de apă și de zare.

Lupta cu inima verde a valului răsbit de vâslă și cu tăria vântului prins într'un colț de pânză va căli celor fericiți un suflet oțelit în școala energiei și a naturei, cea mai desăvârșită școală a vieții.

Din isprăviile marinarilor noştri

In larg, cu marinarii Regelui.

Este o mare agitaţie pe bordul crucişetorului. E o frământare pe care o citeşti mai de grabă în ochi, toţi marinarii îşi ocupă posturile „de plecare", pe punte urcă doi comandori germani, cu profilul ca două efigii, şi peste câteva clipe, Comandantul escadrilei române de distrugătoare, d. comandor M. întovărăşit de şeful său de stat major, Lt. comandor P. D. Ii aşteaptă pe toţi, pe punte, cu mâna la chipiu, lt. comandorul Fl. P. comandantul foarte iubit al navei.

Sunt ambarcat pe bordul crucişetorului Dacia care părăseşte portul la orele 16.30.

La numai jumătate de oră dela prezentarea calităţii de corespondent de războiu părăsesc, împreună cu nouii mei camarazi, ţărmul, pentru o splendită misiune militară în larg, care va dura aproape patru zile încheiate...

Crucişătorul pe care mă aflu, nu e singurul din misiune. „Colegul" lui, tot atât de spectaculos, e în urma noastră. In părţi merg distrugătoarele, care ne vor duce până într'un anumit punct depe ţărm. O vedetă ne însoţeşte, având rolul de „ascultătoare contra submarinelor". E avant-garda noastră acustică împotriva surprizei. Alte 15 vase — care merg înainte, mai multe ferry-boaturi, trei canoniere (două în faţă şi una în spate) şi un torpilor. O adevărată flotă, aşa dar.

Deasupra noastră avioanele de vânătoare care fac securitatea aeriana a misiunii şi hidroavioanele grandioase, angajate într'un interesant concurs de perspicacitate pentru descoperire de submersibile inamice...

„Mulţumesc, libertate de manevră!"

Au trecut 12 ore de navigaţie. Niciun incident — şi nicio clipă de odihnă. Chiar când nu faci parte din personalul navigant trebue să rămâi la post, cu ochii înfipţi în zare: un spectacol ca acesta nu poate fi abandonat. La punctul convenit — şi atins la ora prestabilită cu o exactitate care mă entuziasmează — distrugătoarele ne părăsesc. Au primit mesagiul prin T. F. F. al comandantului M. care comunică telegrafistúlui un text echivalent cu un ordin şi cu o gratitudine:

„Mulţumesc, libertate de manevră!".

Locul distrugătoarelor e luat de o formaţie şerpuitoare şi suplă aparţinând flotilei de Dunăre. Alţi compagnoni mai mici, dar tot atât de zeloşi. Cu ei vom merge până departe, până la capăt.

In clipa schimbării de piese pe această imensă tablă de şah a mării, număr 24 nave pe întinsul apei! In faţă dragoarele inspectează prudente dedesuptul valurilor care mint de atâtea ori, în părţi vedete, ferry-boaturi şi torpiloare, în spate o canonieră, care ne ţine trena — iar deasupra, alături de hidroavioane, avioanele noastre de vânătoare pregătite să atace bombardierele sovietice care ar îndrăzni...

Am pus baraje de foc în valurile mării.

Convoiul nostru armat a spintecat valurile mării până departe... Acolo unde fusese hotărît, s'au aruncat minele, care interzic pe viitor, sub sancţiuni înspăimântătoare, accesul vaselor cu arme sau cu trupe vrăjmaşe. Totul a decurs după planul stabilit. Nici un amănunt n'a fost neglijjat, nicio secundă pierdută. La ultima mină, din multele sute, din multele mii, un strigăt viril şi colectiv sparge tăcerea văzduhului: conştiinţa că şi-au îndeplinit datoria, dublată de satisfacţia de a fi uşurat vasul de o atât de primejdioasă şi grea povară, lărgeşte piepturile marinarilor şi invadează cu surâsul victoriei, fisionomiile.

După aceasta, a urmat cealaltă parte a misiunei, aceea care nu se poate spune şi care îl va costa pe inamic cel puţin tot atât cât şi prima! Şi ea a fost dusă la bun sfârşit, pe un îndepărtat ţărm al mări...

Apar „zebrele Mării Negre"!...

Ne reîntoarcem, după două zile de atentă şi plină de riscuri plutire în larg. Mergem în convoi cu vechea formaţie. Pe toate punţile vasului, în lături, la proră, la pupă, peste tot, siluetele înţepenite parcă, marinari cari par pietrificaţi, naviganţi cari stau înlemniţi cu ochii îndreptaţi spre cer şi pe apă. Sunt „veghetorii" fideli, ei scormonesc văzduhul şi valurile în căutarea inamicului care poate ţâşni şi ataca în fiecare clipă, de ori unde, din cer, depe apă, de sub apă...

Sunt 220 ochi cari veghează fără odihnă.

— „Avion la 7½ !...".

...Şi aparatele noastre îl identifică: e avion românesc. Iată-l lansează rachete ca să nu-l atacăm cu focul antiaerian. Ii răspundem tot cu rachete:

„Fi liniştit, te cunoaştem!

Un moment de încordare pe bord. Cineva a zărit pe apă o dâră albă.

— Torpilă?

Comandorul M. îşi sprijină silueta masivă, cu ambele mâini rezemate de balustrada punţii de comandă. Faţa lui exprimă îngrijorare, iar ochii vor să spargă valurile. Surâde:

— Nu-i nimic băeţi. Un flotor dela dragă!

Căpitanul Trache, un tip de campion de box la toate categoriile, desvelește o colecţie de dinţi albi şi puternici, cu un zâmbet care vrea parcă să spună:

— Cum vă închipuiţi că putea să fie altfel, când e Trache la cârmă?

E figura cea mai simpatizată şi mai ...optimistă a navei. Numai căpitanul Joachim ofiţerul secund al vasului şi antipodul fizic al căpitanului Trache, îi mai confiscă din când în când din sufragiile popularităţii.

Intr'adevăr, „cum vă închipuiţi?...".

La orele 19.30 trebue să-şi facă apariţia distrugătoarele pe care le-am lăsat în dreptul punctului X, la plecare. Sunt foarte curios să ştiu dacă vor fi prompte la acest ciudat randezvous naval. Avem nevoe de ele.

— „Ele sunt moartea submarinelor", îmi explică admirabilul comandant al navei, d. lt. comandor P.

...Şi distrugătoarele apar într'adevăr la orele 19.25 elegante şi vărgate ca nişte zebre, cochete şi punctuale ca pentru a ne striga parcă din toate părţile, că nicio grije nu trebue să ne mai întunece fruntea!

Dar voi, marinarilor tăcuţi?...

Navigăm stăpâni pe noi înşine şi pe valurile mării care ne ascultă fiindcă vede că suntem biruitori.

E o reîntoarcere frumoasă dintr'un cadru încântător. S'ar putea scrie: o lună splendidă sărută mereu marea care străluceşte de orgoliu, stelele punctează cerul ca într'o feerie imperială, totul este ireal şi romantic...

...Dar omul care e pentru prima oară pe navă, sau acel care ceteşte numai, descripţia, n'are de unde să ştie că 100 marinari neclintiţi, pe catarg, la proră, la pupă, pe punte, sfredelează orizontul şi apa cu ochii lor neobosiţi, dragi veghetori cari nu cunoaşteţi odihna şi somnul, atenţi numai la dâra şerpuitoare lăsată de torpilă duşmană, la periscopul submarinului inamic ridicat asupra apei, la zumzetul libelulei de metal care se strecoară discretă printre nori înainte de a arunca bomba ucigătoare...

Toate acestea nu le ştie nimeni destul.

Iar ofiţerii, nedormiţi nici ei de 70 ore, fiecare la postul şi la misiunea lui, — cine cunoaşte cu adevărat acest eroism care n'are spectacol şi nici răsunet, fiindcă totul se petrece în sufiete, toată întrecerea şi toată desfăşurarea de forţe, — şi fiindcă rezonanţele le înghite marea?

Marinarii, tăcuţii marinari ai Regelui, au învins iarăşi..

Sub.-lt. rez. ANASTASE IFTIMIE
Reporter de războiu P. P. pentru Divizia de Mare

Tunarii şi tunurile A. A. ale marinei noastre.

Pentru multă lume, unităţile marinei de război sunt făcute numai pentru a se bate pe întinsul apelor. E adevărat, acesta este rostul lor iniţial, însă o navă de război se bate tot atât de bine împotriva: infanteriei, artileriei, în poziţiile lor de coastă, dar mai ales a aviaţiei.

Aspectul luptei pe care vasele de război o duc împotriva avioanelor, prezintă un interes deosebit. Iată pentru ce înşiruim aici câteva episoade cu adevărat glorioase ale tunarilor şi tunurilor a. a. de pe nava Majestăţii Sale.

Tunarii acestei nave, care înfăţişează ea însăşi o biruinţă a tehnicei româneşti, fiind construită în întregime în şantiere, cu material şi mână de lucru românească, s'au întrecut pe ei atunci când au avut prilejul să-şi arate dibăcia împotriva aviatorilor şi aviaţiei sovietice.

Că lucrurile s'au petrecut aşa, o mărturisesc ţevile tunurilor antiaeriene dela bordul navei, însemnate cu acele minunate cercuri albe.

Fiecare dintre ele constitue o victorie, un avion inamic doborît.

Pentru a pătrunde taina emoţiei şi însemnătăţii unei victorii împotriva aviaţiei inamice, voi reda câteva pasagii dintr'un jurnal de bord extranaval...

Aplauze la scenă deschisă.

După ce şi-a îndeplinit misiunea sa în aşezarea acelui brâu de foc, care asigură — din prima zi a războiului — integritatea coastelor noastre, vasul a primit misiunea de a intra în portul Constanţa, pentru ca aici să contribue la apărarea antiaeriană a primului port maritim al ţării.

In ziua întâia de război, la 22 Iunie 1941, orele 22,10, primele avioane sovietice evoluiază deasupra Constanţei. Pentru prima dată, piesele antiaeriene deschid focul. Rostul acestui sbor inamic de noapte nu a fost altul decât acela de a se cunoaşte reacţiunea apărării antiaeriene.

Reacţiunea a fost extrem de puternică. Ruşii şi-au dat seama de asta.

A doua zi dimineaţa, la orele 6,15, avioane inamice apar din nou asupra Constanţei. Tunurile antiaeriene încadrează de minune. E doar primul exerciţiu real pe lumină — şi ţintele sunt avioane.

Prima victorie a tunarilor de pe acest vas a prilejuit un spectacol unic, de care constănţenii îşi reamintesc mereu. A fost prea frumos!...

24 Iunie 1941, orele 17.05.

Nava M. S. se găseşte în mare, în faţa portului. Se dă alarma. Nava nu trebue să constitue o ţintă fixă, pentru avioanele sovietice, cari aruncă bombe, de aceea execută navigaţie neregulată.

O intervenţie a aviaţiei proprie de vânătoare se soldează cu două victorii imediate. Două bombardiere de tipul „D. B. 3" cad în mare, unul spre Carmen Sylva, altul spre Agigea. Pe cer, două dâre de fum marchează sfârşitul bombardierelor inamice, iar tabloul este completat de câteva paraşute care coboară încet.

Un alt avion uluit de intervenţiunea vânătoarei româneşti, încearcă să fugă. E prins în tirul tunurilor a. a. ale N. M. S., Incadrarea este perfectă şi un proectil loveşte în plin.

Bombardierul ia foc în aer.

E o torţă care se profilează sinistru, am putea spune, pe un cer albastru. Arzând, avionul coboară, pentru ca în cădere să se rupă în alte două bucăţi, cari ard şi ele.

Nimeni nu mai ţine seamă de faptul că alarma n'a încetat, că pericolul n'a fost încă înlăturat. Lumea a ieşit din adăpost şi priveşte nesăţioasă la un spectacol neîntâlnit.

Din înaltul cerului, trei sdrenţe arzând picau, încet.

Trei sdrenţe incendiate, cari, cu câteva minute înainte, fuseseră un avion de bombardament...

Lumea aplaudă aidoma ca la teatru, când actorii sunt aclamaţi la scenă deschisă.

In această zi neagră pentru aviaţia rusească, alarma a încetat la orele 20.

Rezultatul: 12 avioane de bombardament sovietice fuseseră doborâte în preajma Constanţei. Unul dintre ele a constituit prima victorie antiaeriană a navei.

Primul cerc alb s'a conturat pe ţeava tunului din prova.

Bravo

25 Iunie 1941, orele 17.38.

O formaţiune strânsă de trei avioane apare deasupra portului. Altitudine 3.000 metri.

Intreg armamentul a. a. dela bordul vasului scapără de pară şi foc.

Un proectil face explozie între cele două bombardiere din fruntea formaţiei. Economie de timp şi material. Cu un proectil au fost doborîte două avioane.

Cel de al treilea avion inamic caută să se derobeze în semipicaj, până la 1500 metri, fiindcă e prins în focul tunurilor mici de pe vas. Ultimul avion al formaţiei a împărtăşit soarta celorlaţi tovarăşi de drum cu care plecase dela Sevastopol.

Pe bordul navei, entuziasmul este de nedescris.

La intrarea în port, vasul întâmpină de astă dată entuziasmul unor spectatori, cari urmăriseră toate cele trei izbânzi.

„Bravo" şi uralele de pe cheiu nu mai contenesc.

La entuziasmul celor de pe cheiu se adaugă mulţumirea tunarilor.

Se obţin trei victorii în intervalul unei jumătăţi de oră.

Fapte de legendă.

Să pricepi sufletul unui marinar este foarte greu. Pentru el nu există fapte de eroism, ci numai datorie.

Suntem într'una din zilele lunii August 1941, după ora amiezii.

Un atac masiv al aviaţiei inamice împotriva Constanţei.

16 avioane bimotoare de bombardament întunecă cerul. Dacă vă întrebaţi de rezultatul acestui atac masiv al aviaţiei inamice, însemnaţi-l cu zero.

Una din bombele aruncate la întâmplare de ruşii surprinşi de reacţiunea violentă a tunurilor antiaeriene, a căzut nu departe de locul unde se găsea vasul.

Schijele rănesc câţiva marinari. Victimele sunt recrutate dintre oamenii pieselor antiaeriene. Un singur om e rănit mai grav, caporalul Bumb Vasile, care în timp ce este evacuat dela bord, mai are puterea să-şi încurajeze camarazii strigându-le:

— „Nu vă lăsaţi, băeţi".

Sergentul Moraru Marin şi soldatul Stoica Radu, deşi răniţi, nu-şi părăsesc posturile lor dela tunuri şi trag mereu. Trag cu atât mai vârtos cu cât două avioane lovite de tunurile de pe navă se prăbuşesc.

Numai după încetarea alarmei, cei doi marinari au cerut să fie pansaţi. Şi atunci erau extrem de zoriţi. Se începuse distribuirea primelor şi ţigaretelor pentru avioanele doborîte, la care aveau şi ei parte.

Este uşor de înţeles atmosfera pe care o trăia, la acea oră, echipagiul navei.

Chiar caporalul Marin Peşchieşu, oacheş din fire şi tăcut din naştere, îşi împărtăşeşte impresiile comandanţilor lui: locot. Ion Gafta şi aspirantul Al. Rădulescu:

— „Apoi să vedeţi dom'le locotinent şi dom'le aspirant, nu de bombe mi-e teamă, nici de schije, da presiunea mă omoară zău".

Pe bordul acestei nave glorioase, care îndeplineşte alte misiuni acolo unde interesele războiului din Marea Neagră cer, e o atmosferă tristă printre tunuri, deoarece nu li s'a mai ivit de mult ocazia să mai aibă de-aface cu aviaţia sovietică.

— „Ii tare greu, mi se plânge caporalul Peşcheşu, căci nu se mai văd avioane ruseşti, şi cum s'au scumpit „naţionalele" acum, am fi în stare să doborâm de fiecare ţigară câte o pasăre de-a lui Stalin!".

Cap. LUMEZIANU ION
Reporter de război S. M. P.
pentru Marină

Un convoi de vapoare româneşti străbate Marea Neagră.

Nu va trece mult şi cronicarii cinstiţi vor însemna pe nesfârşitul război al istoriei, care nu s'a început azi, după cum nu se va sfârşi acum, contribuţia armatelor române şi neamului întreg în adevărata cruciadă europeană împotriva bolşevismului şi dominaţiei iudeo-moscovite.

Liniile mari ale contribuţiei româneşti sunt îndeajuns de conturate şi ele nu reprezintă altceva decât voinţa nestrămutată a unui popor, drumurile bătătorite de bravii noştri ostaşi, drumuri stropite din belşug cu sânge cald tineresc.

Pe uscat, în aer şi pe apă ostaşii noştri au fost întotdeauna prezenţi în crâncenele bătălii, cari au adus tot atâtea victorii. Alături de jertfele atâtor martiri: infanterişti, artilerişti, cavalerişti, vânători de munte, sburători sunt tot atât de elocvente acelea ale bravilor noştri marinari.

Judecând situaţiile tactice şi strategice depe întreg frontul din Răsărit, cumpăna dreptăţii s'a aplecat întotdeauna sub greutatea numărului superior al unui duşman, pe care nu l-a interesat vreodată pierderile, ori cât de mari ar fi fost ele. Dacă balanţa şi-a coborît întotdeauna braţul sub greutatea cărnii de tun şi materialul aruncat de bolşevici, apoi în Marea Neagră braţul aceleiaşi balanţe a descris un enorm unghi obtuz cu braţul de care atârna talerul cu forţele noastre maritime de război.

Nu trebuie să uităm un singur lucru; că Rusia de eri, Uniunea sovietică pe cale de lichidare de azi, a fost frământată de realizarea aceluiaş vis: stăpânirea strâmtorilor Mării Negre. Şi această stăpânire nu putea fi realizată decât de o forţă maritimă copleşitoare. Iată pentruce sovieticii au avut, în Marea Neagră, acea forţă maritimă de război cu unităţi de peste 32.000 tone, cum este „Pariskaya Kommuna" şi acel parc numeros de submarine.

Reeditarea unei legende.

Dela prima vedere îţi pare nefiresc, şi totuşi e atât de adevărat. Marina noastră pe care o ştim cu toţii, a ţinut piept colosului rusesc din Marea Neagră. Şi marina noastră a învins, fiindcă victorie se chiamă ţinerea în complecta inactivitate a întregului parc de vapoare ruseşti de război, care în aproape 12 luni de război, n'a făcut nimic sau aproape nimic.

Dar să lăsăm acum flota sovietică să se consoleze cu „tactica ei defensivă" şi să vorbim de brava noastră marină, care a fost capabilă în secolul XX să reediteze lupta dintre David şi Goliath.

In pofida potenţialului şi posibilităţilor flotei sovietice, însăşi marina noastră de comerţ, cu organizarea unor transporturi pe cari technica războiului o cere, şi-a continuat activitatea ei aducând reale servicii acţiunilor de ansamblu ale războiului împotriva bolşevismului.

Iată pentruce am găsit necesară o mică indiscreţie în paginele frământate ale jurnalului intim de bord al unui prieten marinar.

E cu atât mai oportună divulgarea acestei indiscreţii cu cât nu ne desparte decât câteva zile de cele petrecute pe mare, în apropierea Odesei, a cărei cucerire a cerut atâtea jertfe din partea armatei noastre.

„Zorii zilei unei frumoase Duminici de Mai".

Ordinul de plecare a sosit. Ancorele au ridicat leneşe simfonia lanţurilor şi nava (numele nu-l dăm, din motive lesne de înţeles) s'a desprins dela cheiu.

Unităţi ale Marinei Regale Române asigură paza şi legătura dintre vapoarele convoiului. Soarele s'a ridicat şi prova a fost pusă pe drumul care l-am cunoscut adesea în vreme de pace şi acum în război.

Paza de pe apă este complectată cu osteneala unei escadrile de hidroavioane.

Când în formaţie aidoma ca la paradă, când împrăştiate, hidroavioanele noastre domină cerul, azi mai limpede ca oricând".

Paginile jurnalului intim de bord al amicului marinar se împletesc cu impresii, reminiscenţe de navigator hoinar, până când:

Submarin la tribord !

„Zorii celei de a doua zi de drum".

Aceiaşi zori, dar mai spălăciţi.

Sforile plutelor de salvare au început să jeneze şi bărcile cum stau gata spânzurate şi parcă ar vrea să vorbească, când vegheторul de pe puntea de comandă strigă:

— Alarmă. Submarin la tribord.

Telegrafia începe să sbârnâie.

„Pe bord se agită o semnalizare grăbită".

Tunurile antiaeriene sunt puse în bătae. De data aceasta îndreptate spre suprafaţa mării. Mitralierele antiaeriene şi-au schimbat şi ele poziţia.

Acoperite de spumă unităţile de război răbufnesc. E o cursă pe care mintea nu şi-a închipuit-o şi pe care ochii o admiră necontenit.

Pericolul se apropie. Se zăreşte periscopul. Submarinul e prea aproape ca să se mai aştepte intervenţia unităţilor de război.

O comandă scurtă şi tunurile dela bord intră în acţiune. Proectilele descriu în apă o dâră turbure. Se ţinteşte cu străşnicie în direcţia submarinului inamic. Tirul precis a îndepărtat submarinul.

La bord viaţa a reintrat în normal.

„La bucătărie, bucătarul „B", un oltean fără frică, cu mânecele sumese, prăjeşte, prăjeşte de zor. Se apropie prânzul şi foamea e foame, mai ales pe mare..."

Se scurg monotone alte trei ore.

Marea fierbe.

Din nou este zărit periscopul unui submarin. De data aceasta nimeni n'are nevoie să se grăbească. Distrugătorul (şi acesta fără nume) e aproape.

Un salt furios spre zarea unde apăruse periscopul şi deodată, marea a început să fiarbă. Bombele de fund sunt aruncate una după alta.

Marea fierbe şi răbufneşte din rărunchi.

...Când liniştea s'a aşternut din nou, efectul bombelor de fund se poate vedea.

Pe luciul apei, parcă obosită şi ea de atâta frământare, se profilează o pată verzue.

Pata de ulei!

O victorie românească în plus: un submarin sovietic mai puţin.

Două zile mai târziu, radio Moscova anunţă:

„In Marea Neagră submarine sovietice au atacat un convoi de vapoare româneşti. Cu toată apărarea unităţilor de însoţire s'a repurtat o strălucită victorie.

Două vapoare româneşti, cu un tonaj total de 12.000 tone, au fost scufundate".

Minciuna a fost crezută de oricine, afară de marinarii români depe pretinsele vase scufundate, care se delectau la ora aceia, într'unul din bazinele unui port rusesc din Marea Neagră.

Marinarii români tocmai se găseau în ora de pescuit galoşi.

Pescuiau galoşi şi şoşoni dintr'un şlep pe care ruşii îl scufundaseră cu luni în urmă, atunci când şi'au retras.

Şi marinarii noştri puneau mai multă preţuire pe galoşii din portul rusesc — pescuiţi cu trudă — decât pe ştirile debitate de Moscova.

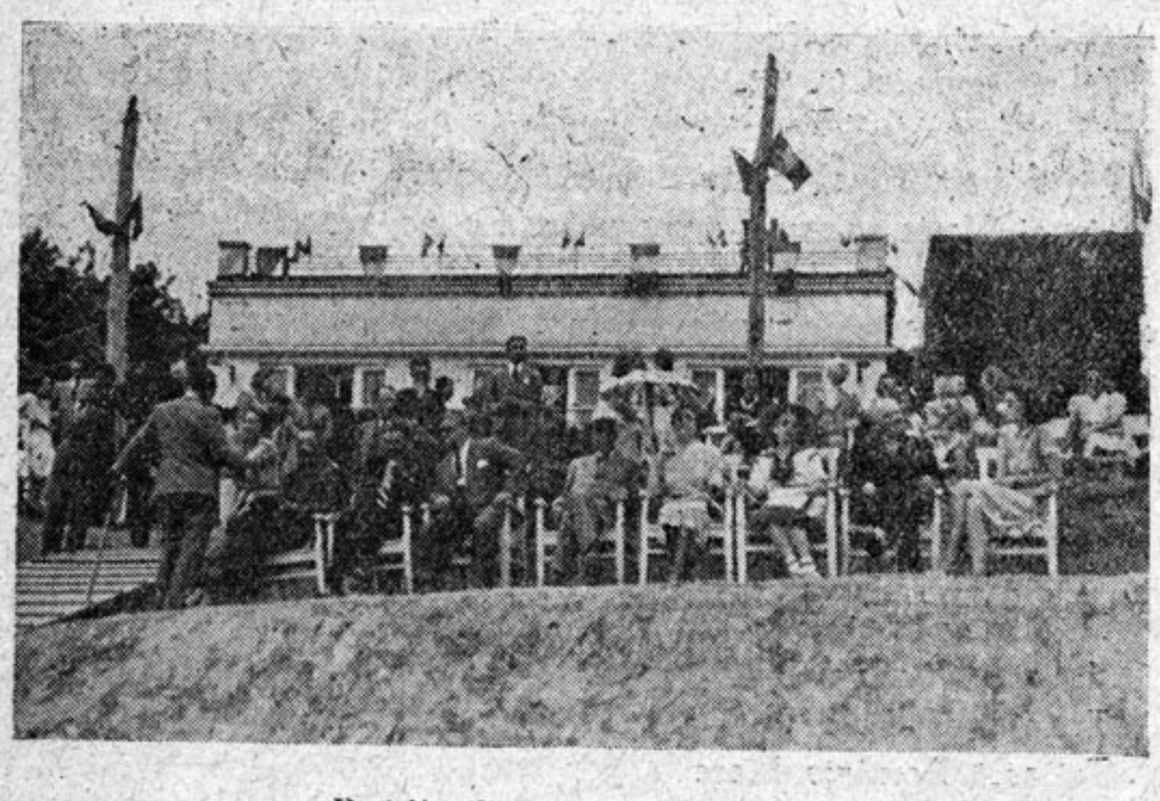
ION LUMEZIANU

(Evenimentul)

ZIUA MARINEI

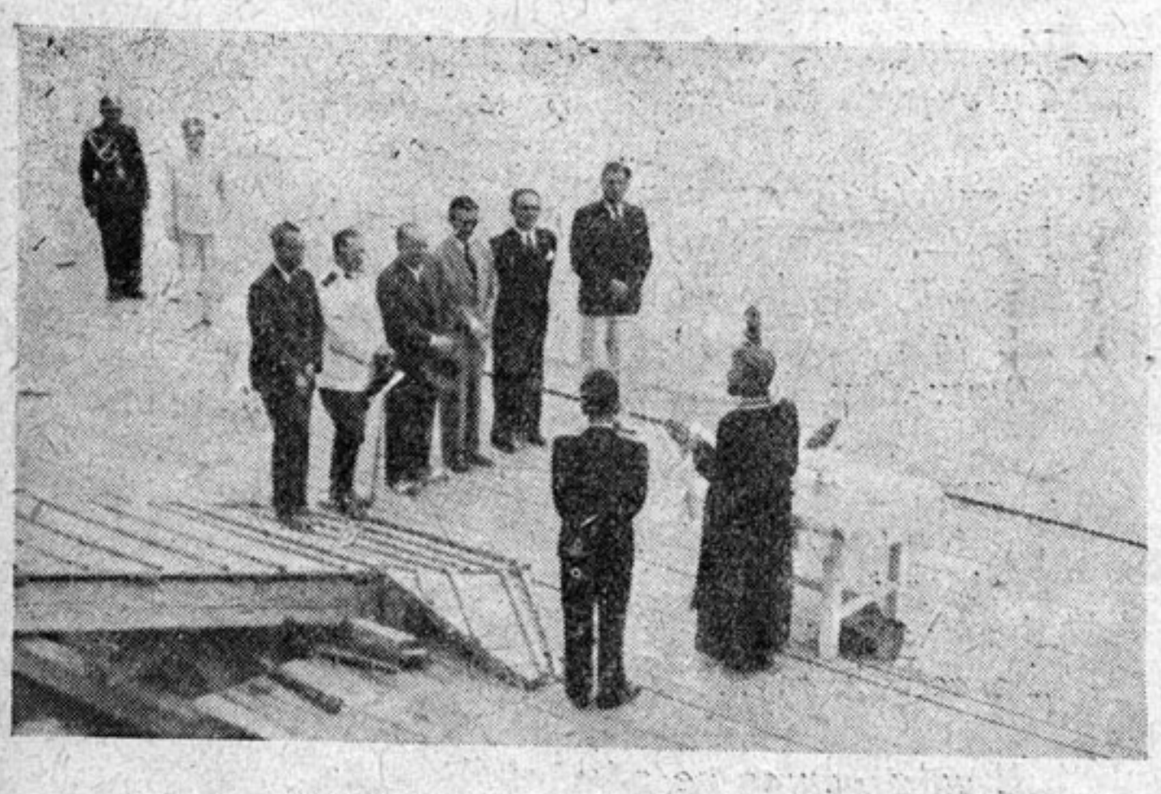
La Arad

Serbarea „Zilei Marinei" s'a făcut în localitate, cu tot fastul cuvenit, la care au ţinut să ia parte reprezentanţii vieţei noastre publice şi un foarte numeros public sportiv, în frunte cu capii autorităţilor civile şi militare. Serbarea a avut loc la sediul de canotaj al „Gloriei" pe malul Mureşului. S'a început printr'un scurt



Publicul în timpul serbării.

serviciu religios oficiat de Păr. Protopop Florea Codreanu, asistat de un cantor al bisericei, care a dat răspunsurile liturgice. Pe puntea de îmbarcaţiuni, s'a făcut sfeştania, punte care a fost cu acest prilej frumos pavoazată şi cu o ancoră din flori naturale executată de elevii dela atelierele C. F. R. Au participat D-nii: Dr. Aurel Damian, preşedintele Federaţiunei Nautice locale; Colonel Răzvan; Dr. Iancu Cornel, preşedintele grupării sportive „Gloria"; inginer Gh. Şincai, ajutor de primar; ing. Augustin Filip, şeful serviciului tehnic judeţean, ing. insp. Virgil Pop, Ing. Grufşoreanu, iar publicul a luat loc pe mal, împreună cu sportivii, cari au asistat la această manifestaţiune patriotică. S'a rostit o cuvântare ocazio-



Oficialitatea la serviciul divin

nală de către părintele protopop, aducându-se omagii eroilor marinari, de acum şi din alţi ani. — A urmat defilarea ambarcaţiunilor, celor două mari grupări sportive din oraşul nostru, „Crişana C. F. R." şi „Gloria", peste 50 bărci, într'o ordine perfectă prin faţa mulţimei, care a primit această defilare, cu aclamaţiuni. Defilarea celor două grupări, a fost impresionantă, prin disciplina participanţilor şi perfecta ordine, cu care au ţinut să ia parte la această dăruire a Arădenilor, întru amintirea eorilor scumpei noastre marine, ai cărei marinari au murit moarte de eroi în lupta pentru dreptate şi pentru Rege, Mareşal şi Ţară. La serbare au mai luat parte încă şi alţi foarte mulţi intelectuali din oraşul nostru.

La P. Neamţ

Cu cuvânt de laudă către Domnul, cu imn de slavă pentru jertfa binevoitoare a eroilor noştri de pretutindeni şi de totdeauna, prăznuim astăzi odată cu Sfânta sărbătoare a Maicii Domnului şi patronul marinei noastre Regale.

Sărbătoarea de astăzi se desfăşoară într'un cadru de deosebită importanţă, pentru că după mai bine de un an de crâncen dar biruitor război, bilanţul sfintei lupte pentru dreptatea şi oncarea noastră de popor, care nu a râvnit niciodată la ceeace cu drept e al altuia; dar care şi-a apărat cu străşnicie ceeace e al lui, ne umple sufletele de mândrie. Biruinţele lor sunt la înălţimea jertfelor şi ele sunt definitive, pentru că ceeace se clădeşte prin strigătul de dreptate al sângelui, nu poate fi decât veşnic.

Un popor atâta trăeşte cât se sprijină în toate manifestările lui pe puterea lui de credinţă, pe puterea lui de autoritate şi mai ales pe puterea lui de jertfă.

Prin puterea de credinţă a unui Ştefan cel Mare, prin puterea de autoritate a lui Mihai Viteazu, prin puterea de jertfă a Eroilor de eri şi azi, ne-am menţinut şi ne vom menţine existenţa de popor drept. Călare peste Carpaţii noştri din fundul Bucovinei şi până la podul lui Traian dela Dunăre şi depe piscurile acestor munţi ochiul d evultur al românului, va scurta mereu zarea, îndepărtată a mării.

In iureşul năprasnic ce a încins pământul pe tot cuprinsul lui puterea maritimă a celor ce se luptă are un cuvânt hotărîtor în desemnarea învingătorului. Şi în ce ne priveşte putem fi mândri cu ceia ce au realizat până acum bravii noştri marinari, care au înscris alături de camarazii lor de aer şi de uscat, pagini de nepieritoare glorie naţională.

Marina Regală Română, împreună şi umăr la umăr cu marina comercială română, ambele făcând un tot de 15 ori mai mic decât tonajul naval sovietic, dar în schimb mult mai întreprindă şi mai vitează, a reuşit din ziua de 22 Iunie 1941 şi până în Iulie 1942 să cauzeze marinei sovietice următoarele mari pierderi:

La mare: un conducător de flotilă „Moscova" scufundat.

1 conducător de flotilă „Harcow" grav avariat.

7 submarine, scufundate de navele Diviziei de mare.

1 mare vapor de transport sovietic de 12 mii de tone scufundat de submarinul „Delfinul".

1 submarin sovietic scufundat în Aprilie 1942 de micul dragor „Forsch".

La Dunăre: 2 monitoare avariate, 7 vedete scufundate, 2 vedete avariate, 2 nave auxiliare scufundate, una navă auxiliară avariată.

Este acesta un bilanţ îmbucurător, care arată lumii întregi de ce este în stare marina noastră.

Alături de această contribuţie activă la operaţiile de front transporturile maritime şi fluviale efectuate de marina comercială sub protecţia marinei de război a adus nepreţuite servicii armatei de uscat a Ţării.

Ambele acţiuni au fost urmărite cu toată atenţia de Domnul Mareşal Antonescu, Conducătorul Statului şi a citat forţa navală şi infanteria de marină prin câte un ordin de zi pe armată.

Această îmbărbătare elogioasă, marinarii o poartă încrustată în sufletele lor, ca pe o icoană sfântă, pe care nu o vor uita niciodată. Puterea noastră de forţă marină şi-a spus astfel cuvântul şi a

fost un cuvânt hotărîtor în desfăşurarea operaţiunilor din sudul frontului basarabean, în prima perioadă a sfântului nostru război.

Se cuvine ca toate măreţele fapte de arme ale marinei noastre să fie scrise de pana acelor ce au căderea, pentru ca ele să fie mâine icoana zilelor de azi, iar generaţiile viitoare ce vor duce mai departe firul istoriei noastre, să cunoască tot ce s'a realizat prin muncă, prin dragoste de ţară şi mai ales prin spiritul de sacrificiu.

Dunărea şi Marea sunt legate indisolubil de tot trecutul istoriei noastre.

Ele au delimitat din cele mai vechi timpuri în titlurile domnitorilor noştri, întinderea ţării româneşti „De dincolo de Carpaţi şi până la marea cea mare".

Marinarii îşi poartă de veacuri în depărtări nesfârşite, în vuetul talazurilor deslănţuite sau sub liniştea aproape nefirească a naturei, toată nostalgia ţărmului pe care-l doreşte, a pământului patriei lui dragi, care-i apare ca o chemare sfântă în clipele de bucurie sau de desnădejde.

Marinarul, acolo în larg este mai aproape de D-zeu, pentrucă mcăeri mai mult ca în aer şi pe apă nu-ţi dai mai bine seama de ceeace înseamnă puterea credinţei.

Şi desigur că din această putere de credinţă s'au împărtăşit şi bravii noştri marinari de au putut ţine piept colosului moscovit, care va pieri tocmai din cauza necredinţei lui.

Din cultul pentru trecut şi din glorificarea eroismului de azi, facem pedestalul, pe care mâine vom înălţa autoritatea noastră de mare putere europeană, autoritate câştigată pe câmpiile de luptă depe uscat, din aer şi depe ape.

Să sărbătorim ziua marinei aşa cum se cuvine, cu cuvânt de mulţumire lui D-zeu pentru ajutorul dat, cu laudă eroismuli vitejilor marinari, plecaţi în faţa anonimelor morminte a eroilor între eroi şi mai ales cu hotărîrea nesdruncinată ca să facem orice sacrificiu ni se va cere pentru biruinţa finală a cauzei noastre sfinte.

Noi nu-i vom uita căci jertfa lor, sacrificiul vieţii şi sângele lor, trebuie să ne amintească mereu că viitorul nostru stă în cremenia sufletelor noastre, în bogăţia brazdelor noastre, în vrednicia noastră, dar mai ales în libertatea şi stăpânirea românească. Marea trebuie să ne aparţină, Carpaţii ne sunt şira spinării, Dunărea şi marea sunt plămânii ţării româneşti.

Să ne pătrundem de aceste adevăruri şi să le facem să circule şi să se înstăpânească în conştiinţa tuturor românilor.

Să ne învrednicim deci cu toţii de această sfântă datorie, dragostea pentru apele româneşti şi pentru oamenii, cari o slujesc.

Să înălţăm cu smerenie şi credinţă glas de rugă către Sfânta Fecioară Maria pentru a protegui marina noastră în lupta ce duce, iar preşedintelui ei de onoare M. S. Regele Mihai I să-i dăruiască sănătate şi putere pentru a ne duce la biruinţa finală şi să domnească peste întreaga moştenire a Marelui său înaintaş Regele Ferdinand Intregitorul.

Trăiască M. S. Regele Mihai I!
Trăiască M. S. Regina Mamă Elena!
Trăiască gloriosul nostru Conducător Mareşal I. Antonescu!
Trăiască Marina noastră!
Trăiască Armata Română!
Trăiască România Mare!

Odă Mării.

Puternică şi de neînvins, o, mare!...

Tu şi numai tu ştii ţese prin cântul tău mreaja tinereţei!

Tu, cea pururi încununată de graţii! Tu, cu surâsu-ţi plin de reflexe! Tu, şi numai tu ştii împărţi dragostea ta, frumuseţea ta...

Numai tu pură şi nemuritoare, vecinic tânără ca o fecioară, capricioasă ca şi ea, numai tu poţi şti aprinde inimii căldura nectarului ce omoară!...

In singurătatea nemărginirei tale, sufletul meu tresaltă plin de voioşie, e încă plin de avântul tinereţei şi trăesc prin cântul tău ce atrage.

O, mare! Zeiţă între Zeiţe!

Am înfruntat tăria ta şi tu m'ai sprijinit, pentrucă ştiuta-i înţelege dragostea mea ce pe aripi de zephir a străbătut întinsul tot al tău, cântându-şi imnul frumuseţei şi totuşi strălucitoare zeitate cu gând ascuns barbar, mă tem cumplit de-a ta divină puritate.

Puţini sunt cei ce au curajul să'nfrunte strălucirea ta, pentrucă tu pretinzi dar, viaţa!

O, mare! Zeiţă a frumuseţei pure!

Dureroasă a fost calea vieţei mele!... dar, chiar dacă ar fi trebuit încă pe atât să fi suferit şi totuşi trebuea să te simt aproape, să pot a privi înfricoşătoarea ta lumină, să pot înţelege graiul tău...

Aşi vrea să merg pe întinsul luciu al tău, atât cât s'ar putea să merg, ori cât de greu ar fi drumul, cât mai departe, ziua ca şi noaptea, să merg continuu, mereu înainte, în necunoscut, alături cu tine şi numai cu tine!...

PETRE BOGDAN
Căpitan de port

După furtună

Un colţ de cer s'a luminat;
Zâmbeşte iarăşi marea!
Pe'ntinsu-i viscolul a stat,
Iar pescăruşu'naripat
Din nou scrutează zarea.

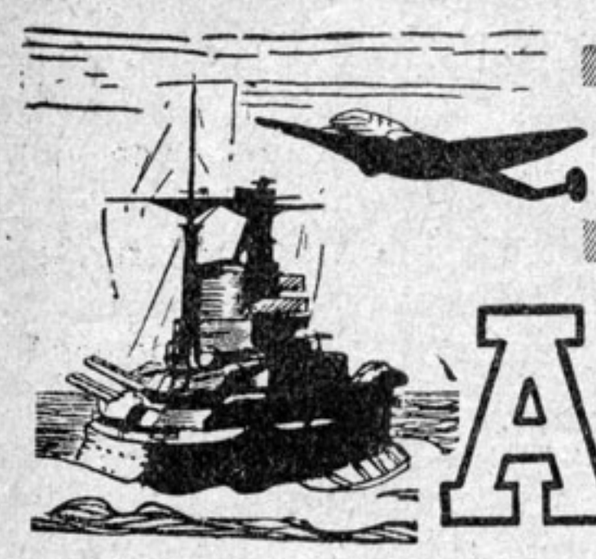
Căci ce a fost s'a terminat:
Urâta amintire!
Pornise vântul la arat;
Val după val el a săpat
Cu vajnica lui fire.

Şi suflete de marinari
Pierdutu-s'au în valuri;
Corăbii mândre de pescari
Cu vele albe, nave mari,
Lovitu-s'au de maluri!

Acum, catargele plutesc
Şi se lovesc de stâncă,
Iară acei ce mai trăesc
S'au adunat şi'şi povestesc
De cei din marea-adâncă...

„E calm acuma pe pământ!"
Ar spune cei de-acasă;
„E trist şi pace de mormânt!"
Spun pescăruşi'n a lor cânt,
Pe insula stâncoasă.

VENERA LT. C-DOR F. POPESCU



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

1 OCTOMBRIE — 30 NOEMBRIE

Războiul acesta a fost dela început războiul surprizelor şi război de surprize.

Dela cronica trecută până la aceasta, nu au lipsit surprizele, culminând cu debarcarea anglo-americană în Africa de Nord.

SUBMARINELE

Submarinele axei au fost tot atât de active în apele Atlanticului, dela coasta americană până la cea africană, atacând zile întregi convoaele, decimându-le, cu toate că erau bine escortate. Media zilnică a scufundărilor a fost de cca 100.000 tone, cu toată vremea rea din acest sezon, iar totalul vaselor scufundate în cursul lunei Noembrie se ridică la 1.035.000 tone!

Ca acţiuni mai importante, la 6 Octombrie submarinul italian *„Barbarigo"*, comandat de comandorul *Enzo Grossi* a scufundat în largul oceanului Atlantic, la 330 mile de Freetown (Africa Occidentală) un cuirasat american de tipul „Mississipi", lovindu-l cu 4 torpile. Cuirasatul avea un deplasament de 33.000 tone şi era armat cu 12 tunuri de tunuri de 356 mm., 12 de 127 mm., 8 A. A. de 127 mm. şi 16 A. A. Pe bord avea şi trei avioane.

Marele transatlantic „Queen Elisabeth" de 85.000 tone a fost torpilat la 11.XI în Atlantic.

AVIAŢIA

şi-a accentuat activitatea pe toate fronturile terestre şi acuatice, în strânsă colaborare cu armata şi marina.

Cea *britanică*, pe lângă cele de mai sus, s'a relevat prin atacarea moralului din interiorul Europei, în Franţa şi în Italia mai ales. Astfel la 17.X a fost bombardată regiunea franceză Creuzot, provocând mari pierderi în populaţia civilă; 60 morţi şi 500 răniţi; la 22.X. a ameninţat Vichy, la 23.X. valea Ronului.

Oraşele italiene Milano, Turino şi Genova, au fost greu încercate; pe lângă victime omeneşti, au fost distruse numeroase catedrale şi aşezăminte de mare valoare artistică şi istorică.

Aviaţia *italiană*, pe lângă atacuri masive şi aproape zilnice asupra Maltei, a bombardat la 21.X. Gibraltarul.

Cea *germană* şi *română* a adus un real aport pentru stânjenirea ofensivei pe frontul de răsărit, — iar cea *germano-italiană* pe cel african.

LUPTE NAVALE

Mai mult hârţueli, de cât lupte navale care să ne reamintească pe cele din trecut, au avut loc la 2 Octombrie în canalul Mânecii între un convoi escortat german şi vedete rapide britanice, care au fost puse pe fugă, după ce 4 au fost scufundate, precum şi un vas german.

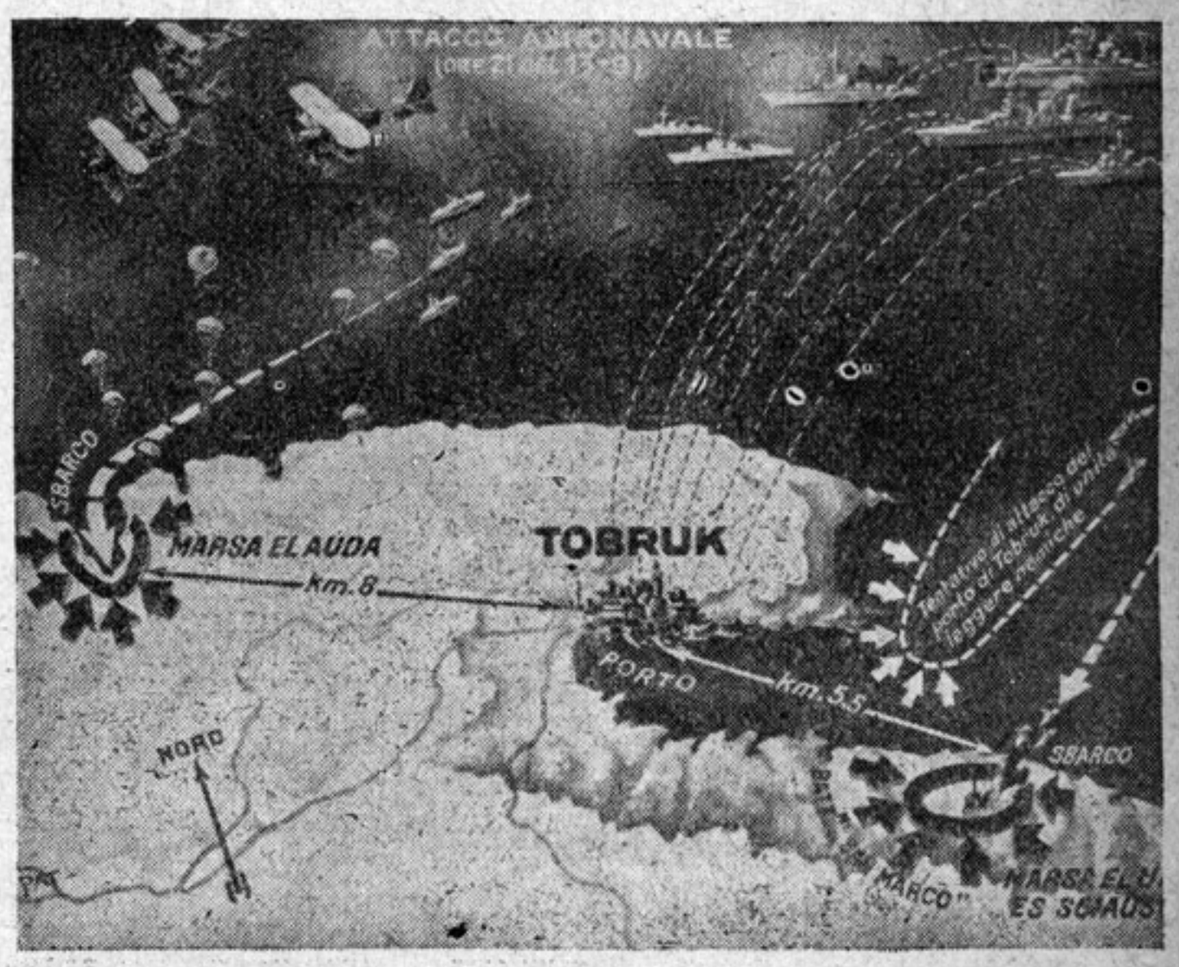
La 7.X. ciocnire între forţe uşoare germane şi un grup de torpiloare britanice dealungul coastei flamande. Parte din torpiloare au fost distruse, restul au părăsit teatrul.

In canalul Mânecii, aprope zilnic, au avut loc încăerări între vasele de patrulă, puitoarele de mine, dragoarele şi vedetele rapide ale beligeranţilor.

De ciocnirile serioase din extremul orient vorbim în altă parte.

FRONTUL AFRICAN

La 26 Octombrie, după mai multe ciocniri aeriene, trupele britanico-americane au început o serioasă ofensivă contra celor germano-italiene, combinate cu încercări de debarcare în spatele frontului, la Marsa Matruh. Trupele axei au rezistat puternicei presiuni până la 4 Noembrie, când au început retragerea pe alte linii. La 13.XI, Tobrucul, a fost evacuat; la 18.XI, Derna de asemenea. Lupte s'au dat între Derna şi Bengazi, care a fost părăsit la 20.XI. Frontul s'a stabilit între Agebadia şi El Agheila.



Luptele pe uscat şi pe mare în regiunea Tobruk.

Surpriza cea mare a fost însă debarcarea anglo-americană în nordul Africei.

Incă dela 15.X, americanii intensificaseră debarcările în Africa occidentală, în special în Liberia, ameninţând Dakarul. Motivul? Liberia ar servi ca bază submarinelor Axei.

Pentru a preîntâmpina o acţiune, amiralul Darlan a plecat în inspecţie la Dakar, şi în Maroc, unde s'a asigurat de moralul trupelor şi de fidelitatea locuitorilor.

Dela 4.XI, s'a observat o neobişnuită grămădire de

vase la Gibraltar, — port avioane, crucişetoare, distrugătoare, pacheboturi, cargoboturi, etc. La 6.XI, numărul vaselor adunate se ridicase la 126, iar la 7.XI, peste 500.

Surpriza nu a întârziat : la 8.XI anglo-americanii au debarcat în mai multe puncte în Maroc, atât pe coasta Oceanului cât şi a Mediteranei, precum şi în Algeria, la Alger şi Oran. Mareşalul Petain, a protestat la Washington, iar amiralul Darlan a luat conducerea apărării teritoriului imperiului colonial francez. In Maroc ca şi în Alger însă, parte din trupe cu generali în frunte, au pornit o mişcare dizidentă, care a îngreunat apărarea şi a provocat o stare de confuzie de care a profitat invadatorul. Chiar Amiralul Darlan, s'a declarat independent de guvernul dela Vichy.

Puterile axei au dat o ripostă promptă, reacţionând în trei direcţiuni :

1) A ocupat sudul Franţei, spre a face faţă unei acţiuni directe în Europa, — afară de Toulon, care a rămas francezilor împreună cu flota. Ocuparea a decurs în linişte. Cum însă mai toată armata franceză din colonii a trecut de partea aliaţilor, la 27.XI, germanii au ocupat şi Toulonul. Marinarii francezi au *sabordat*,— au scufundat singuri, — vasele pe care erau îmbarcaţi.

Teatrul de operaţiuni din Africa de Nord.

Brava marină franceză, atât de încercată, zace autoscufundată sau dinamitată, — după alte încercări grele în Africa. La Casablanca, Oran şi Alger, au căzut 49 ofiţeri şi 450 marinari, răniţi 31 ofiţeri şi 641 marinari. Ca vase, la Cassablanca, au pierdut 12, printre cari crucişetorul „Jean Bart", iar la Oran şi Alger alte patru.

2) Atacuri masive aeriene şi cu submarinele contra navelor de război şi de transport aflate în porturile Alger, Oran sau în drum. Numai în două zile au fost scufundate 89 vase al căror tonaj se ridica la 440.000 tone. Aviaţia a bombardat aerodromurile Bon, Bougie şi masările de trupe.

3) Debarcare în Tunisia, la 16.XI în Tunis, la 17.XI în Bizerta, spre a stăvili joncţiunea forţelor anglo-americane din Algeria cu cele pornite din Egipt. Tunis şi Bizerta fiind cele mai apropiate puncte de Sicilia şi Sardinia, alcătuind o barieră în mijlocul mediteranei, sunt cheia situaţiei şi pentru ocuparea ei se vor da grele lupte. Primele ciocniri au avut loc la 23.XI.

Perderile navale ale aliaţilor au fost : 11 vase de comerţ de 100.000 tone, scufundate, 65 vase de 398.000 tone avariate. Ca vase de război : 2 cuirasate şi 3 purtătoare de avioane, avariate, 5 crucişătoare şi 5 distrugătoare scufundate, alte 28 unităţi avariate.

In Madagascar, la 5 XI, după două luni de dârză rezistenţă, trupele franceze au fost nevoite a începe negocieri cu adversarul. Ostilităţile au încetat la 7.XI.

EXTREMUL ORIENT

In insulele Solomon şi în faţa lor s'au dat lupte atât pe uscat, cât şi pe mare.

La 17.X, a avut loc o violentă luptă navală în faţa insulei Guadalcanar, unde au debarcat japonezii.

La 26.X, o luptă navală care a durat o zi întreagă, s'a dat în Pacific la nord de insulele Santa-Cruz, între forţe navale japoneze şi americane. Americanii au pierdut patru vase port-avioane, un crucişetor şi peste 200 avioane. Japonezii au avut două port-avioane şi un crucişetor avariate, iar 40 avioane pierdute. Aceasta este a doua victorie navală japoneză, după cea dela 15.VIII.

La 12.XI a început o altă luptă navală în apele insulei Guadalcanar, care s'a încheiat cu nimicirea a 23 vase de lupte americane, printre cari 3 cuirasate, 4 port-avioane, 8 crucişetoare, 7 distrugătoare şi un submarin. Afară de aceste aau mai fost scufundate 25 nave de transport.

La 8.X, după zece luni de război, pierderile anglo-saxone sunt următoarele : 8 cuirasate scufundate, 7 avariate ; 8 port-avioane scufundate, 2 avariate ; 62 submarine scufundate, 38 avariate ; 47 distrugătoare scufundate sau avariate ; 43 torpiloare scufundate ; 983 avioane doborîte.

Perderile americane se ridicau la 15 August la 6 cuirasate, 7 port-avioane, 114 crucişetoare, 8 distrugătoare scufundate, iar avariate 5 cuirasate, 2 port-avioane, 10 crucişetoare, 6 distrugătoare, — afară de submarine şi vase de transport.

Luna se încheie cu grele lupte în arhipelagul Solomon.

FRONTUL RĂSĂRITEAN

Mai multe atacuri ruseşti pe Don au fost respinse. Acelaşi lucru şi la Rjew, la Voronej, la sud de Ilmen.

La sud de lacul Ladoga, după o luptă care a ţinut mai multe zile, 7 divizii ruse au fost încercuite, făcându-se 12.370 prizonieri, iar 244 tancuri, 307 tunuri, 491 aruncătoare de granade, 843 mitraliere au fost nimicite sau capturate. Numărul morţilor se ridică la 28.000.

La 9.X s'a încheiat altă luptă la sud-est de lacul Ilmen, în care au fost încercuite 7 divizii bolşevice. Au căzut : 3288 prizonieri, 13 tancuri, 108 tunuri, 400 mitraliere, 123 aruncătoare de grenate, etc.

Teatrul crâncenelor lupte dela Stalingrad.

Pe frontul Donului bolşevicii au început la 15.XI o ofensivă viguroasă în regiunea asigurată de trupele române, care dau lupte grele de apărare. După oarecari infiltrări, ofensiva a fost oprită.

In Caucaz, trupele române şi germane continuă a înainta, cu toate greutăţile terenului şi ale vremii, în două direcţii : spre Grosny, pe valea Terekului şi spre mare.

Pe valea Terekului au fost cucerite pe rând : la 4.X oraşele Electrovo şi Werhnijkup, la 7.X Malgobek, la 29.X Nalcik, de vânătorii noştri de munte, făcând-se 7000 de prizonieri. Nalcik e aşezat între Baku şi Rostov, pe autostrada Piatigorsk-Grosny. La 2.XI tot trupele noastre au cucerit Alagir. Până la 19.XI trupele germano - române capturaseră 18.300 prizonieri. 189 tankuri, 284 tunuri şi 430 arme grele.

La 22.XI trupele aliate înaintând la sud-est de Alagir, au forţat intrarea în Caucazul Central. Şi în acestă regiune se dau lupte grele.

In regiunea Tuapse aviaţia a scufundat în portul maritim numeroase vase, iar trupele de uscat ajunsese la 16 Oct. la Şaumian.

In toate luptele grele dintre Don şi Caucaz, trupele noastre au stârnit admiraţia chiar a adversarilor. Generalul de divizie Lascăr a fost distins cu „frunzele de Stejar" la Crucea de fier pentru conducerea încununată de succes şi vitejia trupelor ce comandă.

La Stalingrad după lupte crâncene, în care aviaţia a jucat un mare rol, s'a ocupat casă cu casă, bloc cu bloc, atingându-se obiectivul principal : Volga. Prin aceasta traficul a fost cu totul oprit, între sudul şi nordul frontului.

Concomitent cu ofensiva din cotul Donului, rușii au declanşat una şi între Kalinin şi Toropeţ, cu uşoare înaintări. Luptele sunt extrem de dârze şi pierderile bolşevice de asemenea extrem de mari.

DIPLOMATICE

Bulgaria, prin graiul d-lui Filoff, ministru de externe, a declarat că-şi va îndeplini toate obligaţiile faţă de Axă fiind gata să-şi întoarcă poziţia ei chiar pe câmpul de luptă.

Spania a decretat la 18.XI mobilizarea parţială, pentru a-şi apăra cu armele neutralitatea.

In Farnţa mareşalul Petain l-a demis pe amiralul Darlan din toate demnităţile şi l-a înlocuit cu d. Laval.

Japonia a creat un minister pentru Asia Mare.

CRONICAR

Moartea eroică a unui colaborator

Sublocotenentul rez. EUGENIU A. NEGULESCU

Avem trista însărcinare de a însemna aci, moartea unuia din colaboratorii revistei noastre, care însă s'a ascuns, totdeauna, sub anonimat. Aşa l-a îndemnat frumosul lui caracter şi minunata educaţie, dobândită în familie, să împlinească anumite fapte, generozităţi şi dărnicii care să nu fie cunoscute de nimeni.

Tocmai acum am aflat în ce anume sens şi-a oferit colaborarea la revista „Marea Noastră" şi „Mare Noastră pentru tineret" acel tânăr, modest şi învăluit de o noblеţă rară, numit EUGENIU A. NEGULESCU.

Se ştie că orice revistă, în afara atâtor articole şi studii semnate, publică şi mici cronici, notiţe, recenzii, informaţiuni şi chiar desenuri nesemnate, ca însuşite din partea redacţiei şi direcţiei revistei. Ei bine, tânărul şi talentatul nostru colaborator Eugeniu Negulescu a împlinit atari completări la revistele Ligii Navale Române, precum şi acele interesante concursuri distractive.

Inzestrat cu o serioasă cultură dintr'o pasiune a cititului nemăsurată, studios în ramura inginerească în specialitatea Chimiei dela Politechnica din Bucureşti, având şi darul scrisului, tânărul Eugeniu A. Negulescu, a mai posedat acel talent al desenului, decorului şi gustului estetic redat în ornamentaţii care, cu toate aceste minunate calităţi cultural-ştiinţifice şi artistice, însemna colaborarea sa la reviste ca un aport de mare preţuire.

De altfel îl vedem şi în redacţia revistei „Ziarul Ştiinţelor şi al Călătoriilor" ca redactor, desenator şi secretar de redacţie, neobosit, plecat pe masa lucrului de migăleală. Mai târziu, ca student la Politechnică şi chiar ca inginer-diplomat, el se dăruieşte cu toată pasiunea, pe tărâmul scrisului ştiinţific şi al desenului într'un gust deosebit, aflându-l nelipsit colaborator la ambele reviste ale Ligii Navale.

Debil, miop, sensibil şi delicat, i se prezintă ocaziunea să fie amânat medical, — dar, înzestrat cu suflet vibrător, el refuză ori ce sfat de a rămâne înapoia frontului, dimpotrivă ţine să nu fie mai prejos decât fratele său, căpitan-marinar activ, un unchi colonel de infanterie şi tatăl său, comandor-marinar, ambii participanţi în războiul 1916—1918 în linia I-a a luptelor.

Colaboratorul nostru ia parte la toate luptele împotriva bolşevicilor la Prut, Nistru, Bug, însoţind victorioasele noastre trupe la Nicolaev, Kerson, Rostov, Anapa, Novorosisk, apoi la luptele dinspre Nord spre Don. In acest timp a fost promovat sublocotenent (1.VIII.1942) şi distins cu „Bărbăţie şi Credinţă" şi „Coroana României" cu spade şi panglică de „Virtute Militară". I se propune să se activeze, dar el poate aduce servicii ţării şi ca ofiţer de rezervă. Şi continuă să lupte cu aceeaşi ardoare. E îndemnat să fie trecut în zona interioară ; acestora le răspunde :

— *„Atâta timp cât pot pronunţa sau scri cuvântul NU, eu răspund categoric NU ! Deci nu mă voi depărta niciodată dela drumul drept de care vorbea tatăl meu la o conferinţă. Acest drum, pe care voi continua să merg, mi l-am fixat dela început în viaţă şi pe el voi rămâne.*

La alte stăruinţe, făcute în acelaş sens, răspunde într'o scrisoare: — *„Compătimesc pe toţi tinerii care nu au avut fericirea să ia parte la această cruciadă epocală, mai ales pentru neamul nostru. Aci, pe front, se inscriu pagini de glorie poate neîntâlnite vreodată în istoria Neamului Românesc".*

Ce sublime şi sfinte cuvinte !

Dar în ziua de 12 Noembrie 1942 acest brav e răpus de o schije dela o bombă a unui avion inamic bolşevic la Morozovscaia. Sublocotenentul rez. Eugeniu A. Negulescu moare vitejeşte pe câmpul de onoare. Moarte glorioasă !

SCARLAT PREAJBĂ

Marea

ascultând „La Mer" a lui Claude Debussy

Văd marea liniştită care însă
Păstrează furtunoase presimţiri ;
Văd marea încruntată, marea plânsă
— Amanta pătimaşelor iubiri.

Văd marea zbuciumată care geme
Şi-şi flutură în zări spumoase şaluri,
Când vântul dur, în glas cu anateme,
De stânci, zdrobeşte palidele valuri.

...Un disc de patefon, în faţa mea.
Sub ac, se învârteşte-ameţitor....
...Văd marea :· străluceşte ca o stea
In sufletu-mi cu aripi de cocor...

ALEXANDRU BILCIURESCU

De vorbă cu marea

Pe maluri, ancorase — vas negru — inserarea....
Tristeţea coborîse din luntrea unui vis...
Şi-am stat atunci de vorbă, noi singuri, Eu şi Marea,
Noi singuri în decorul imensului abis....

Avea în glas poveste şi cântec de sirene,
Acorduri senzuale de patimă, şi dor,
— Ecou tors din destinul acvaticei poene,
Brăzdată cu trirema de-un dârz conchistador.

La fel cu doi prieteni ce pe-aripe de boare
Trimisu-şi-au în taină mirifice scrisori,
Scrisori cu slove-albastre de stele şi de soare,
La fel, Eu şi Thalassa, ne-am scris de-atâtea ori !

Am stat atunci de vorbă, Noi doi, întâia oară...
Şi palida Selene, cu arcu-i de cristal,
Svârlea săgeţi ; iar vântul, pe gingaşa-i vioară,
Cânta sonata nopţii cu pianul unui val....

In seara-aceea, Marea, robită de magia
Destinului ei falnic, avea eroic glas,
Şi'n inima-i sonoră de scoică, nostalgia
Suna o notă tristă, luându-şi bun rămas...

Adio ! Scriu, Thalassa, cu tocu'n călimară
De astre şi de gânduri — trudit şi stins ecou — ...
De ce-ai vorbit cu mine ? Ce deşteptare-amară !
Spre tine, o Thalassa, aş vrea să plec din nou !....

ALEXANDRU BILCIURESCU

Elegie Marină

Lt.-Colonelului George Ionescu

— Tezaur lunecând în zările
De vis ce'ncheagă depărtările —
Fregata îşi adie cântecul....
— I'u, vântule, deschide-i pântecul !....

Albastrul cer şi'ntinde stemele
De blond azur, când trec triremele,
Semeţe, înălţând catargele...
—Tu, vântule netrebnic, sparge-le !....

Cu coama iadului, furtunile
Incalică, dement, genunile
Şi-apucă prorele şi pupele....
— Hai, vântule sălbatic, rupele !...

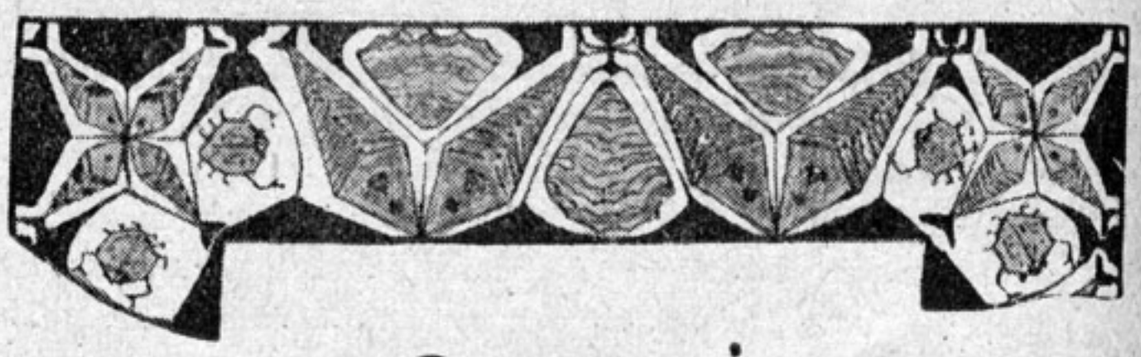
Ce straşnic tremură vântrelele !...
Se'ntunecă pe boltă stelele !...
— Hai, vino ! moartea'n trupuri toarnă-le
Şi suflă-ţi, vânt, războinic, goarnele !....

Furtuna, pregătindu-şi pândele,
Aruncă vasului osândele,
Smulgându-i inima şi braţele...
— Fii gata, vântule, şi'nhaţă-le !...

Din beznă, au venit stafiile,
Ducând pe val cernit sicriile....
Şi mării-i tremură pleoapele....
— O, vânt, ce cimitir ţi-s apele !....

Plutesc rănite'n suflet navele
Şi jalnic mişună epavele....
Zadarnice, adie rugile...
— Tu, vântule, înşiri coşciugile !...

ALEXANDRU BILCIURESCU



Cythera

Pe marea unui suflet de femee,
Corabia himerei plutitoare
Arareori încearcă să mă iee,
— Eternă frumuseţe - amăgitoare. —

Sunt pânzele întinse... Şi cârmaciul
Indreaptă nava gândului şi-a firii
Spre templul siderul !... Să vie vraciul
Ce toarnă'n cupe vinul fericirii !

Pornim în vis, spre magica Cytheră...
In care port enigma şi-o ascunde ?
Şi inima ce tace şi ce speră
Işi tremură nădejdile pe unde...

In cuibu'nchipuirii, ţese luna
Minunea împlinirii, blestemată,
Pe care am dorit-o totdeauna,
Pe care n'am găsit-o niciodată...

ALEXANDRU BILCIURESCU

Recenzii

CONST. - VIRGIL GHEORGHIU. *Cu submarinul la asediul Sevastopolului.*

Literatura de război apărută în timpul când tunul încă bate sau imediat după încheerea păcii rare ori este la înălţimea epocii trăite, pildă pentru veacuri. Talentele consacrate ca şi cele care încep să iasă la iveală sau nu au fost pe front, pentru a fi cutremurate de ambianţa locală sau, dacă au fost, cercul în care au gustat din plin nu era atât de larg ca să poată îmbrăţişa ansamblul, să dea ceva puternic, nepieritor. Trebue să treacă ani după încheerea păcii, ca impresiile să se coordoneze, contureze, concentreze, cristalizeze în ceva solid, fără moarte.

Totuşi... unele din recentele publicaţiuni fac excepţie, sunt destinate să rămână, prin omenescul şi deci eternul din ele. Această soartă o are volumul domnului *Gheorghiu*, cu atât mai puternic, cu cât autorul, — „o gingaşe fecioară care a născut băiat", cum spune d. Ionel Teodoreanu, — recunoaşte că până a se îmbarca pe submarin nu mai fusese niciodată pe mare. Venise deci cu o virginitate maritimă, care i-a ajutat ca, cu talentul său, să redea impresiile din cele 10 zile de îmbarcare pe „sicriul protector" cu toată curăţenia, deci şi puterea. Şi a reuşit. Rar ne-a căzut în mână o scriere atât de limpede, duioasă, puternică şi atrăgătoare, în care să fie redat sufletul marinarului, în speţă cel de pe submarin.

Talentul autorului, cunoscut prin volumele de versuri *„Viaţa de toate zilele a poetului"*, *„Caligrafie pe zăpadă"*, *„Ceasul de rugăciune"*, s'a pus în slujba Patriei, trâmbiţând faptele de arme de pe uscat în volumele *„Ard malurile Nistrului"*, ajuns la a patra ediţie şi *„Am luptat în Crimeia"* apărut în a doua ediţie, ca să se închee cu apa în ce are mai sinistru, mai puternic şi deci mai măreţ: adâncurile. După acest volum autorul anunţă un altul *„Cruci de lemn pe Marea Neagră"*. Suntem siguri că autorul ne va reda şi impresiile din văzduh. Deocamdată să urmărim pe cele ca submarinist. Mărturisim dela început că spicuirea, din care să reiasă valoarea cărţii, nu a fost uşoară, fiindcă totul ar fi meritat să fie reprodus.

Incepem cu *Viaţa pe submarin:*

Submarinul este ca un vampir. El suge sângele şi sănătatea oamenilor.

Nu-mi mai ies din minte cuvintele pe care mi le-a spus maestrul Trandafirescu, azi dimineaţă, când mă văitam că e prea multă umezeală în submarin.

— Aici e prost, fiindcă ne suge marea!

Adâncul negru al apei îţi suge sângele şi puterea, infiltrându-ţi în piept umezeala şi răcoarea lui bolnavă.

Dar nu numai marea: şi fierul pereţilor, al maşinilor şi al tuturor lucrurilor din submarin, ne impregnează în trup răceala lui.

Niciodată n'am avut mai precis sentimentul morţii şi intuiţia cuvintelor clmitir, sicriu şi cavou, decât în orele de imersiune.

Aşteptam seara, ca pe un mare dar Dumnezeesc, ca pe un miracol, pentru a ieşi la suprafaţă, ca să gustăm aerul.

O, dacă aţi şti cât de flămânzi eram de aer, cât de foame ne era de aer!

Bronchiile plămânilor noştri se vestejeau şi mureau parcă, de dorul aerului (pag. 207).

Cu toate acestea toţi dela bord sunt setoşi de luptă, dornici să sfideze moartea, dela comandant până la.... autor.

In carnetul meu de note am scris azi: „Dumnezeu mi-ar face o mare favoare, dacă aş muri în luptele pe care o să le poarte, sub apă „Delfinul".

Oamenii mor, în deobşte, atât de urât!... Ce e mai inestetic şi mai stupid decât să mori din cauza unei boli sau a unui accident?

Chiar să mori de bătrâneţe, e stupid.

Singura moarte frumoasă e în luptă.

Aceasta e unica moarte care ar împăca pe deplin orgoliul meu bărbătesc şi, îndoită-mi mândrie de scriitor şi de soldat (pag. 14).

Noi trăim de-amu vecini doar cu marea, cu cerul şi cu moartea. Le simţim pe toate trei lângă umăr şi lângă piept. (pag. 80).

Moartea în submarin este cu totul, cu totul altfel decât pe uscat, în aer sau pe celelalte nave de război.

Această moarte nu este totdeauna la fel. Câte odată în submarin se moare mai frumos decât oriunde. Totuşi pot interveni aici atâtea scene dramatice, încât moartea oamenilor de pe un submarin eşuat atinge proporţii necunoscute de dramele descrise în romane.

Dacă submarinul eşuiază pe un fund care nu e mai adânc de 100 sau 200 metri, şi dacă în interior nu a pătruns apă, atunci moartea este dintre cele mai dramatice.

Inchipuiţi-vă că oamenii de pe submarinul eşuat ştiu că se află pe fundul mării şi că nu mai există nicio posibilitate de a fi salvaţi.

In acelaş timp, ei sunt perfect sănătoşi, au provizii şi aer. Oamenii aceştia pot vorbi, pot să doarmă, dacă ar vrea, pot să ia masa, sau să facă chef, dacă ar exista alcool la bord.

Ei pot calcula cam câte ore le ajunge aerul şi mâncarea. E aproape sigur că dânşii fac această socoteală. După ce au măsurat cantităţile de aer, alimente şi apă pe care le au la dispoziţie, calculează cam câte zile sau câte ore le-ar ajunge proviziile, ca să nu moară.

După acest calcul matematic, după o serie de adunări, de scăderi şi de împărţiri oamenii de pe submarin pot afla, cu exactitate, când au să moară. Mai bine zis pot calcula ora când au să înceapă a muri. Căci după terminarea aerului din rezervoare, unii, cari sunt mai puţin rezistenţi, mor imediat, iar alţii mai supravieţuiesc nu timp.

Faptul că ştii că vei muri şi când vei muri, dă loc la drame care întrec ori ce închipuire. Până acum nu putem afla decât cu ajutorul fanteziei şi al deducţiei logice ce se poate petrece într'un submarin eşuat în modul acesta. Deşi au existat multe cazuri de eşuări din acestea, nu cunoaştem amănunte. Nu cunoaştem nimic din ceeace s'a petrecut în ele, acolo, în fundul mării. Cert este faptul că oamenii n'au murit imediat, că ştiau când îşi vor da sfârşitul şi că îl aşteptau, fiindcă nu se puteau împotrivi lui.

Cum aşteptau acest sfârşit?

Nu putem şti.

Putem să ne închipuim ce am face noi dacă ni s'ar întâmpla asta? Nu putem şti.

Deşi cunoaştem o serie de elemente, totul s'ar petrece inedit.

Acest fel de a eşua, cu întregul echipaj în viaţă, este cel mai dramatic. (pag. 118—120).

Dar *Credinţa* dă marinarilor putere:

Vedeta rapidă „Viscolul", săgetând luciul apei, s'a apropiat de noi, cu viteză mare.

Un marinar a ieşit pe puntea vedetei la prova, semnalizând cu pavilioanele de mână.

Am avut o clipă de spaimă. Ce ne va spune? S'a întâmplat ceva?

Am fost atent şi am descifrat semnele. Vedeta ne spunea: „Dumnezeu să vă ajute!"...

Atât de mult m'a impresionat această urare, făcută în largul mării, cu pavilioanele, încât am simţit cum îmi ard obrajii.

După câteva clipe, urarea a fost repetată.

La urmă, vedeta ne-a spus, cu fanioanele:

„Victorie! Victorie! Victorie!"

Cuvântul acesta sonor a fost repetat de multe ori, ca să umple marea cu măreţia lui, şi l-am simţit atât de viguros încât parcă nu ar fi fost spus cu pavilionul, ci cu o trompetă uriaşă!...

Şi câte perle nu ar mai fi meritat să fie redate, — dar lăsăm cititorului ca, cu volumul în mână, să le admire! La toate apare *poetul-şlefuitor:*

Nu se mai cunoştea unde am stat. Şi doară nu au trecut decât vreo câteva clipe, de când am părăsit dana.

Marea nu păstrează amintirile.

Marea nu trăeşte decât în prezent, fără să poarte pe valurile ei vreo amintire sau vreun semn din trecut. Ea n'are memorie.

Dacă te aşezi pe iarbă, îţi rămâne, când te ridici, urma truplui, ca un culcuş cald.

Dacă te-ai aşezat întins, pe ţărână, ţărâna îşi păstrează ca pe o amintire scumpă, forma mânii în care te-ai sprijinit, când te-ai ridicat, şi parcă rămâne şi ceva din făptura ta sufletească în ea.

Toate drumurile păstrează urmele paşilor care le calcă.

Pământul are memorie.

Marea nu păstrează însă nimic din trecerea noastră peste ea.

Iată, de exemplu, pe locul pe care a stat atâtea zile „Delfinul", *nu a rămas nicio urmă.*

Numai picurii de ploaie, cad pe luciul apei peste dană, ca nişte lacrimi uşoare pe care le varsă cerul pentru despărţire. (pag 49).

La debarcare — autorul plânge:

— De ce plângi?

Plângeam fără să ştiu. Acum îmi era ruşine că plâng.

Aş fi vrut să mint. Să spun că mă doare capul sau că am un şoc nervos.

Dar n'am spus nimic.

De fapt îmi părea rău că mă întorc.

Pare absurd. Celor care nu cunosc frontul şi linia de foc, o să li se pară morbidă această tristeţe.

Cine a fost însă în linia întâi, trăind zile şi nopţi de-a-rândul, umăr lângă umăr cu moartea, simţindu-se puternic şi tare ca un Dumnezeu (căci orice soldat este, pe front, tare, sincer şi curat ca un Dumnezeu), va înţelege durerea mea, chiar dacă nu a trăit-o.

Frontul este un paradis.

In luptă trăeşti atât de pur şi atât de intens, încât întoarcerea ţi se pare o coborîre din cer.

Viaţa cotidiană, pe care ai s'o reiei, îţi pare meschină, neînsemnată şi inutilă.

Gândindu-mă că va trebui să încep seria de ipocrizii şi minciuni convenţionale, de pe uscat, m'am simţit umilit. M'am simţit umilit până la lacrimi.

Am trăit, în războiul sub apă, cea mai înaltă treaptă a emoţiilor, a riscului, a durerilor şi a tăriei omeneşti.

Părăsind frontul, părăsesc un paradis straniu, patrulat de moarte, săgetat de dureri, dar oricum, părăsesc un paradis autentic.

De aceea plâng acum, fără să ştiu şi făr ăsă vreau:

Pierdusem paradisul!.... (pag. 294).

Nu ne îndoim că adânca şi puternica lucrare va avea mai multe ediţii. Căci iată ce spune maestrul penei româneşti, d. Ionel Teodoreanu:

Nimic nu i-a scăpat acestui paj al războiului. Una după alta, ritmic parcă, foile scrise ne-au adus foşnetul epic, basul jupiterian al tunului, serpentinele de moarte ale avioanelor, năvala de mistreţi a tankurilor, drumul de brav numai drept al vitejiei româneşti....

Şi n'a avut astâmpăr — căci cine merge înainte învaţă numai şi mai înainte —, până când n'a ajuns — poate pe urma amintirii lui Jules Verne, rămasă cu copilăria la lumina lămpii — şi'n fundul amar al mării.

Zece zile, — cât o mie una altele — a trăit viaţa scufundărilor unui submarin, la asedul legendar al Sevastopolului.

Lectorul va deschide cartea fundului de ape şi va hotărî dacă filele ei sunt valul luptei din adânc sau numai al talentului.

Oricm, cu bucurie să ne fie tuturor. Căci în adâncul Mării Negre un bărbat s'a botezat.

Să ne trăiască!

SĂ DEA DUMNEZEU! — zicem noi.

MOŞ DELAMARE

VÂNĂTORII DE EPAVE, roman de *Victor Negoescu.*

Pe lângă multe traduceri, literatura noastră s'a îmbogăţit cu încă un roman marinăresc original. Autorul, d. Victor Negoescu este unul dintre puţinii români care a vânturat mările şi oceanele depărtate. Impresiile numeroaselor aventuri nu le-a dat în vileag sub formă subiectivă de jurnal de bord, — ci sub formă de roman, roman exotic. Autorul dispare ca personaj, — dar îl recunoşti printre unul din cei îmbarcaţi pe „Puricele", la bordul căruia, deşi opera în apele fermecătoarei insule Tahiti, se vorbea româneşte.

Sunt pagini trăite şi redate cu toată simplitatea, curăţenia, sinceritatea caracteristică marinarului, — scoţându-se în relief: viaţa chinuită dela bord, înveselită doar de tachinările camaradereşti lipsite de răutate; cinstea marinarului, curăţenia lui sufletească, cu toată aparenţa contrarie. Acţiunea mai e împletită şi cu o dragoste curată, cu oameni lacomi dela uscat, cu scene hazlii, cari face ca volumul să nu fie lăsat din mână decât la terminare.

Vânătorii de epave! *„Cine nu-i ştie îi blesteamă, cine i-a văzut îi respectă, iar cine îi cunoaşte îi admiră".* Ei culeg şi salvează dela scufundare epavele abandonate. De altele nu se ating.

Şi-s cinstiţi în încercata lor meserie:

— Suntem socotiţi hiene ale mărilor, dar e nedrept. Cinstea noastră n'a fost pătată până'n prezent cu nimic. Ceeace luăm, numai în luptă dreaptă cu marea luăm. Ce luăm noi nu aparţine nimănui, decât valurilor! Iar noi, lor le smulgem prada. Un petec la pantaloni e un semn de noblete, căci dovedeşte că încă n'ai înşelat pe nimeni...

Ce şi cine i-a atras pe aceşti vânători de epave? Ne-o spune autorul prin gura sfătosului „moş Licuţă":

— Cine?... Marea!... Numai ea!... E ca o amantă: capricioasă, dar credincioasă! Farmecul mării n'a putut nimeni să-l explice până acum. El se oglindeşte în ochii celui îndrăgostit de ea! Balansul ei e leagănul copilăriei; murmurul valurilor e o simfonie divină, ororrea nouă pentru cel ce-o ascultă şi o înţelege; culoarea ei este culoarea ochilor iubitei în care citeşti linişte, patimă şi furie; întinderea ei îţi arată nemărginirea şi grandoarea! Când pluteşti pe valurile ei te lepezi de toate patimile omeneşti şi uiţi că mai există şi altceva pe lume. Te strângi la pieptul ei ca la acela al mamei şi toată dragostea i-o închini, ca un copil iubitor. Ţese în jurul tău fire de aur şi te prinde în plasa ei, cum prinde păianjenul musca. Chiar dacă ai şti că în faţa ta se deschide o prăpastie fără fund, te duci spre ea cu braţele deschise! Pentru ce-i ce n'o cunosc, e teribilă, pentru un marinar, e mai blândă ca un miel! Farmecul acesta îl porţi în inimă până când îţi încetează inima de a mai bate. Sunt sigur că el dăinuieşte chiar şi dincolo de această viaţă şi că din când în când sufletul mai vine să se îmbete de el. Asta e marea!

— Dar marinarii de ce sunt în altfel?

— Noi marinarii avem un fel special de a ne purta în lume şi care pare ciudat celor ce nu ne cunosc felul de viaţă, — adică oamenilor dela uscat şi celor ce-şi petrec viaţa prin saloane. Sclifosiţii zic că suntem bădărani. oFarte greşit, fiindcă noi cunoaştem bunăvoinţa tot atât de bine ca şi cei care ne judecă. Oceanul, cât este de imens, se poartă simplu în măreţia lui şi noi ne-am adaptat mediului. Valoarea unui om trebue măsurată cu mintea, nu cu ochii; sau măsoară-i numai capacitatea, nu şi înfăţişarea. Noi

ne ţinem de acest principiu spre deosebire de cei de pe uscat, cari preferă poza...

Ca să arate legătura dintre navă şi marinar, autorul spune:

„Cine n-a călătorit pe mare, nu poate înţelege acest sentiment al marinarului faţă de nava care-l poartă pe spinarea ei. Se naşte un fel de afinitate între el — fiinţă vie — şi obiectul acela care — totuşi — trăeşte, se sbuciumă, se bucură şi se întristează după oscilaţiile vieţii celui care îl conduce.

Suntem în aşteptarea şi a altor romane de acelaşi gen şi scrise cu acelaşi talent natural, marinăresc. Autorul a văzut şi trăit multe aventuri.

Ii urăm *„drum bun înainte!"*

● POLITICA RUSEASCĂ LA GURILE DUNĂRII ŞI MAREA NEAGRĂ, de N. Daşcovici, profesor la universitatea din Iaşi (a 45-a publicaţiune a L. N. R.). Este o prea interesantă lucrare redată după conferinţa pe care d. prof. Daşcovici a ţinut-o sub auspiciile Ligii Navale Române. Autorul face o incursiune în domeniul puterii turceşti şi apariţia Rusiei moscovite. Desvoltă politica rusească, în decursul timpurilor până în prezent, care a fost atât de păgubită pentru Ţările Româneşti de odinioară şi de acum. Se arată şi ce şi *cum* s'a urmărit de către celelalte ţări vecine şi de marile puteri europene, care nu au putut împiedica tendinţa de expansiune a moscoviţilor, accentuată îndeosebi sub politica ţarului Petru cel Mare şi ţarina Caterina II-a urmaşe credincioasă în executarea testamentului lăsat de acest ţar. Sunt descrise, în treacăt, războaele provocate de marile puteri din pricina continuei expansiuni ţariste aceasta bătând persistent spre Constantinopole şi Dardanele, prin Marea Neagră. Din toate aceste tendinţe şi planuri moscovite, au fost, totdeauna, lovite Ţările Româneşti, în special Moldova, aflate în drumurile ruseşti, ca atare încălcări. dominaţii, hrăpiri în trupul românesc. De aici, Marea Neagră şi gurile Dunării le-au stat în cale şi deci urmăririle planului de înghiţire a tot ce-i împiedicau pe moscoviţi de a domina şi stăpâni aceste mari ape. Se trece apoi, la politica moscovită după războiul din 1914—1918, care e aceiaşi sub bolşevici, ca şi sub vechii ţari. Domnul Daşcovici, bazat pe documentări istorice--politice sericase, îşi desvoltă, în chip competent şi concludent, teza ce şi-a propus, până la capăt, când ajunge, la ultimatum, din noaptea de 26 Iunie 1940, dat de U. R. S. S., României, când întreaga omenire acuma începe să cunoască mai bine ceiace se urmăreşte de bolşevicii de astăzi — ce s'a urmărit întotdeauna de ţarişti — cotropirea şi distrugerea Europei şi ca atare înghiţirea altor ţări şi în deosebi a României. Deci pericolul e la răsărit pentru noi şi pentru Europa.

● ANGAJAMENTUL NAVAL DELA 26 IUNIE 1941, de căpitan *Ion Tocineanu*, este a 47-a publicaţiune editată de Liga Navală Română. E o lucrare ce descrie scufundarea marelui distrugător bolşevic *„Moskowa"* în apropierea coastelor româneşti. Autorul a participat la această operaţiune în calitatea, ce a avut, ca ofiţer însărcinat cu tragerea. Frontul pe uscat, întins pe o lungime de 2.500 km. a fost continuu împins spre Est de bravele trupe aliate, la care şi românii au luat parte; spaţiul aerian deasupra teritoriului bolşevic se găsea sub stăpânirea aripelor aliaţilor noştri: iar Marea Neagră prezenta — atunci ca şi acum — o importanţă capitală în special pentru noi. Numai că marina bolşevică era într'o copleşitoare superioritate numerică şi de tonaj faţă de marina noastră. Totuşi, navele duşmane nu întreprind de cât o singură acţiune importantă: acea dela 26 Iunie 1941, asupra căreia distrugătoarele româneşti şi apărarea coastelor noastre ripostează în chip strălucit. D. căpitan Tocineanu, ca martor ocular, care a trăit sub presiunea operaţiunilor din acea zi, în calitate de director al tirului de pe N. M. S. „Mărăşeşti", istoriseşte evenimentul desfăşurat sub proprii ochi, descriindu-l în chip cronologic: atacul aerian asupra Constanţei şi navelor noastre; apariţia navelor bolşevice; tragerea rapidă a acestor, în acelaş timp cu bombardamentul aerian; tragerea depe distrugătoarele „Mărăşti" şi „Regina Maria" împotriva distrugătoarelor inamice; încadrarea cu lovituri eficace a navei „Moskowa"; navele bolşevice părăsesc lupta; fuga acestora sub protecţiunea fumului; intervenţia depe uscatul nostru; distrugătoarele noastre şi artileria coastei provoacă explozia şi scufundarea distrugătorului „Moskowa"; continuarea tragerii asupra navei „Harcow" şi urmărirea. Toate aceste puncte sunt înşirate numai; ar fi interesante descripţiile în detaliu. Se reproduce conversaţia avută de autor cu un prizonier bolşevic. Textul lucrării e însoţit de scheme care întregesc istorisirea de faţă. E o comparaţie, în paralel, între navele noastre şi bolşevice din acea zi. Această scurtă descripţie, desigur, va fi completată, ulterior, de o alta cu mult mai desvoltată. Deocamdată lucrarea d-lui căpitan Tocineanu prezintă interes şi noi o recomandăm a fi citită.

● CÂND MOLDOVENII ŢINEAU STRAJE LA NISTRU, de *Apostol D. Culea* (editura „Casa şcoalelor", Bucureşti, 1942). Este o minunată culegere de povestiri strânse şi bine rânduite de d. Culea, din diverşi autori, care îmănunchiate, corespund perfect de bine titlului dat, arătat mai sus. Sunt şi clişee între frumoasele pagini aşezate şi alese cu pricepere şi mare chibzuială, ca să întregească textul scrierii. Găsim că această carte e o perfectă antologie, întocmită cu bun gust de d. Culea, care poate să fie dată nu numai în mâna şcolărimei, a tineretului, oricare ar fi şi s'ar găsi, dar şi a oamenilor maturi, cari doresc o lectură recreativă şi întăritoare. Sunt legende, istorisiri, povestiri şi cântece în versuri populare şi clasice, din autorii vechi şi noui — Vasile Alexandri, M. Eminescu, V. A. Ureche, A. V. Gâdei, T. Pamfilie, Radu Rosetti, M. Sadoveanu, Apostol D. Culea — care plac oricărui cititor, fie că le-a mai ştiut, fie că nu le-a mai cunoscut. In această culegere sunt pagini de istorie care reînviază simţămintele nobile — patriotice, sunt motive de reînălţarea mândriei româneşti şi a cultului de figuri vechi ce au jucat, cândva, roluri însemnate în istoria naţională pe care se reazimă acea de acum. D. Apostol Culea a adus prin această culegere, un mare serviciu educaţiei tineretului şi culturii semenilor săi. Recomandăm, această carte, cu toată căldura.

● AVARIA COMUNĂ IN DAUNELE DE TRANSPORT MARITIM ŞI REGULILE YORK-ANVERS 1924, traduse şi comentate de *George Căpităneseu*, laureat al facultăţii de drept din Paris, avocat (Bucureşti, 1942). Autorul face istoricul avariei comune dela fenicieni, greci şi romani până în ultimul timp de acum. Principiul de bază al avariei comune a fost şi este echitatea. In timpul călătoriei unui vas toate interesele angajate în expediţia maritimă sunt expuse aceloraşi primejdii, iar grija salvării e aceiaş pentru toţi. Totuşi se ivesc conflicte. Instituţia avariei comune urmăreşte înlăturarea sau aplanarea conflictelor. De aci intervine ideia între „salvarea" şi „interesul comun". Deci există divergenţe. Ca atare s'a simţit nevoia unificării pe teren internaţional. Primul pas spre o codificare internaţională a fost făcut de „National association for the promotin of social science", cu rezultatul ţinerii conferinţei dela Glasgow (24.IX.1860). Ulterior (în 1864) s'au alcătuit „Regulile York". Chestiunea a fost reluată de „Association for the reform and codification of the Law of Nation" în conferinţa dela Anvers (la 30.VIII.1877). Aci s'au redactat „Regulile York Anvers". Puse în practică, aceste reguli au fost revizuite, pentru completare şi prezentat la congresul dela Liverpool care au luat formă denumită „Regulile York Anvers 1890". Se hotărîse conferinţa dela 1914, care a fost amânată din pricina războiului mondial. După război, chestiunea a fost reluată în 1924, prin conferinţa dela Stockholm (dela 8.IX.1924), precedată de conferinţa preparatoriei dela Londra (16.VI.1924). La Stockholm s'au admis „Regulile York Anvers 1924". Ulterior în conferinţa dela Viena s'au alcătuit „Regulile din Viena 1926". Puse în practică, regulile stabilite sunt pline de lacune; de aci reese nevoia revizuirii lor, care însă ca întârzia din cauza războiului actual. D. George Căpităneseu, autorul cărţii de faţă, perfect cunoscător al chestiunii bazat pe o documentată bibliografie, prezintă regulile în vigoare.

la ora actuală, pe care le comentează şi le interpretează, în practica şi aplicarea lor, cât se poate mai judicios. E o carte adresată speciliştilor şi celor ari urmărecsc problema de aproape. Cercetându-o, aceştia, vor folosi şi vor trage învăţăminte de comportare, în materie.

● MEDIC GENERAL Dr. N. VICOL, de *Cezar Cristea* (Bucureşti, 1942). Este biografia neuitatului doctor-general Vicol, care, în timpul războiului 1916—1919, a adus atâtea servicii reale, atât serviciului sanitar al armatei cât şi ţării; iar, ulterior, a continuat să lucreze, cu aceiaşi pricepere şi inimă, ▬ tărâmul medicinii, chiar nemaifiind în cadrele active ale oştirii. Intregul trecut, aşa cum a ştiut să-l întrebuinţeze în folosul binelui obştesc, în armată şi în societate, ni-l înfăţişează pe acest om şi medic ca o figură demnă de evocat. A lucrat întreaga-i viaţă cu râvnă, devotament, dragoste şi pricepere, ce ni-l redă ca adevărat om de suflet, ca doctor de superioară calitate şi ca cetăţean de o rară onestitate şi omenie, — însuşiri ce-l aşează în galeria marilor români ai epocii sale. A publicat mai multe scrieri şi istoricul serviciului sanitar militar dela înfiinţare şi până acum.

● GÂNDIREA, anul XXI, nr. 9, de sub direcţiunea d-lui Nichifor Crainic, îşi deschide paginile cu sugestivul articol, al acestuia, intitulat *Consideraţii actuale* în care ni se înfăţişează despre noţiunea de *anglofilie* atât de dăunătoare României până eri, prin atâţia politiciaştri puşi în serviciul Angliei şi nicidecum al intereselor româneşti. Mai sunt însemnări şi despre *Capitala Europei*, care este Berlinul, pe care l-a vizitat autorul, decurând, şi care a aflat veşti bune pentru ţara noastră, spunându-i-se, de mai multe personalităţi deacolo, cuvintele: *„Afară de Finlandezi, sunteţi poporul care aduce sacrificiile cele mai mari în acest război"*. Aflăm încă despre *Mareşalul* nostru o pagină dintre cele mai exacte descrieri ce se poate scri, precum: *„Mareşalul şi-a cucerit prestigiul etic al autorităţii de fapt: e autorul real al ridicării Patriei. Cum a găsit-o, ştim. Unde a ridicat-o, vedem. Autoritatea sa, în ochi fiecărui Român adevărat, se reazimă pe un bloc uriaş de fapte, care se numesc Basarabia, Bucovina, Transilvania". Omul care ne-a ridicat până în vârful acestui triumf, e astăzi popular în Germania. După cât am putut constata în diferite straturi sociale, Mareşalul României se bucură de o vază, pe care ar invidia-o mulţi conducători străini". „E o datorie să subliniez că omul, care ţine în mâini comanla militară şi frâna politică a ţării, e socotit ca atare la Berlin. Mareşalul rezumă România, — România nouă şi eroică de azi". Onoarea şi eroismul său conglăsuesc cu onoarea şi eroismul german"*. Revista „Gândirea" este o excelentă publicaţiune care face cinste demnităţii scriitoriceşti. Ne bucură faptul că d. Nichifor Crainic a autorizat schimbul revistelor noastre.

● In REVISTA AERONAUTICEI (nr. 9/942) citim articolul *Salvarea aviatorilor căzuţi în Mare*, tradus după „L'Illustration" de maior Ştefan Minea, cu date foarte interesante privitoare la această chestiune. Unele aparate sburătoare au, la bord, bărci pneumatice cu care să fie salvaţi aviatorii la căderea în apele mari; aceste bărci sunt de preferinţă prinse la aparatele cu patru motoare, destinate pentru 1—2 naufragiaţi. In canalul Mânecii, în Marea Nordului şi pe coastele Norvegiei, Crucea Roşie a înfiinţat nişte „insule plutitoare" în scopul salvării naufragiaţilor. Germanii au instalat, pe asemenea insule, cabine cu 2—3 paturi portative-demontabile, dulap cu alimente şi băuturi reconfortante, vestminte de schimb, o mică farmacie, un aparat de radio-emisiune şi recepţie, aparate de încălzit, vase cu apă de băut, ş. a. Mai citim şi articolul *Ce se găseşte în convoaele Statelor-Unite*, care sunt încărcate cu materiale valoroase. Articolul e tradus din l. germană, de căpitan rez. Beill Rudolf. Se descrie parcursul vaporului „Carleton" dela Philadelphia, prin New-York, spre Halifax, la care s'a înşiruit un convoi de 48 vase, cu destinaţie Murmansk, apoi Arhangelsc; pe drum acest convoi a fost bombardat de avioane şi torpilat de submarine germane. Apele au înghiţt enorme cantităţi de materiale de război şi alimente, cifrate la 35 vase, cu 1.400 care de asalt, 42.000 tone alimente, 52.000 tone metale şi mii de arme automate, etc.

● GAZETA MILITARĂ, de sub direcţiunea d-lui *general Virgil Economu*, apare lunar în condiţiuni redacţionale şi tehnice care fac cinste publicaţiunilor dela noi. Tocmai în actualele împrejurări, cu criza de hârtie şi crescânda scumpete a tiparului, directorul acestei admirabile reviste merită toate laudele prin a birui greutăţile ce i se ivesc în cale şi continuă ca această publicaţiune să apară regulat şi cu un conţinut demn de felicitat. La fiecare număr e nelipsită *cronica războiului*, scrisă de d. general Economu, şi diferite articole informative, care pun la curent pe cititori asupra evenimentelor la ora actuală; iar, ca încheiere este cronica diversă legată de titulatura *Idei, fapte, oameni*. In numărul recent apărut întâlnim nume de scriitori cum sunt: Romulus Boteanu, lt.-colonel Ioan Stănescu, lt.-colonel Justin Stancovschi, P. Cristian, Scarlat Preajbă. Sugerăm ideia direcţiunii revistei ca să facă loc şi la articole marinăreşti, care pot fi inspirate sau rezumate după articolele ce apar în revista noastră.

● ROMÂNIA EROICĂ, de sub direcţiunea d-lui Ion Colfescu-Delaturda, apare lunar; se găseşte în anul VI, vremelnic cu sediul in Bucureşti (str. Antim, 19), dar înainte apărea la Cluj. Citim paginele închinate eroismului românesc, în proză şi versuri, şi ne plac, fiind scrise din simţăminte frumoase şi cu înaltul scop ca toate actele, împlinite în folosul şi spre binele neamuui nostru, să fie cunoscute de cât mai multă lume. Domnul lt. rez. G. Făcăoaru, ne prezintă figuri legendare desprinse din actualul război. Am vrea ca această bună revistă să conţină şi pagini din eroismul marinarilor noştri. Sunt descrieri ale bravilor marinari, aflate în ziare, reviste şi cărţi; d. Const. Virgil Gheorghiu, bunăoară, ca să ne mărginim numai la citarea unui singur scriitor şi a unei cărţi, are o interesantă carte marinărească intitulată *Cu submarinul la asediul Sebastopolului*, care e plină de palpitante episoade, din care se pot scoate pagini frumoase pentru revista *„România Eroică"*. Afară de acestea, însăşi revista *Marea Noastră* oferă un bogat material documentar din care se pot reproduce pagini admirabile marinăreşti. Credem că sugestia de faţă va fi luată în sens bun.

● Primim revista ECONOMIA, *număr închinat eroilor*, alcătuită de cassa naţională de economii şi cecuri poştale din Bucureşti. Apare trimestrial; se găseşte în anul VII. Acest număr conţine un material educativ care poate fi folosit la lectura şcolărimei şi tinerimii serioase. Il recomandăm. Noi suntem recunoscători faţă de direcţiunea acestei reviste prin faptul că a contribuit prin livrete de economie, pentru încurajarea tinerilor care au participat la concursurile, în scris, din anul acesta, de *Ziua Marinei*. La timp, centrala Ligii Navale Române, a mulţumit Cassei de economii, pentru acest nobil gest simbolic; iar livretele oferite au fost trimise tinerilor concurenţi.

● La nedacţie s'au primit următoarele publicaţiuni: *Gazeta Transilvaniei* (anul 105, Braşov, apare bisăptămânal). *Vremea războiului* (Bucureşti, anul XIV). *Südost-Echo* (Budapest - Wien, anul XII). *Deutschland* (anul VIII, Berlin). *Der Adler* (Berlin). *Gospodina* (anul I, Bucureşti). *Der deutsche Kamerad* (apare prin misiunea armatei germane în România). *Tribuna* (anul II, Braşov, apare zilnic). *Europa nouă* (Berlin, anul IV). *C. A. M.* (revista lunară, de informaţii şi documentare). *Excelsior* (anul VII, Bucureşti, săptămânal, cu un supliment în limba germană). *Revista de aeronautică* (revistă spaniolă, anul III, Madrid). *Progresul literar, cultural şi artistic* (Bucureşti, anul VIII). *Buletinul de informaţii al institutului de cercetări piscicole al României* (anul I). *România eroică* (anul VI, sediul vremelnic în Bucureşti, iar obişnuit la Cluj). *Buletinul pompierilor români* (anul XIV, Bucreşti). *Buletinul bursei Bucureşti* (apare lunar, anul XIV). *Cuvântul Mareşalului către săteni* (apare săptămânal, Bucreşti). *Koralle* (Berlin). *Furnica* (organ de cultură şi propagandă cooperativă, Bucureşti). *Revista aeronautică* (anul XVI, Bucureşti). *Lumea militară ilustrată* (Bucureşti, anul VIII). *Foaia soldatului* (Bucureşti). *Economia* (anul VII, Bucureşti). *Pandectele săptămânale* (apare săptămânal, Bucureşti). *Buletin informativ bilunar* (anul III, Bucureşti; revistă editată de ministerul lucrărilor publice şi comunicaţiilor). *Lumea militară ilustrată* (anul VIII, Bucureşti).

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARA

Telegrame omagiale.

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedinte de onoare al Ligii Navale Române

In numele Ligii Navale Române cu adânc respect rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea statornicelor sentimente de dragoste şi devotament ce vă poartă toţi membrii împreună cu urarea : să trăiţi Majestate mulţi şi glorioşi ani peste România reintregită prin victoria finală.

Preşedintele L. N. R.,
Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ

DOMNULUI MIHAIL ANTONESCU
Vice-preşedintele Consiliului de Miniştri
Membru de Onoare al Ligii Navale Române
L o c o

In numele Ligii Navale Române vă rog a primi respectoase felicitări încredinţându-vă de admiraţia şi devotamentul membrilor Ligii pentru munca ce depuneţi intru consolidarea ţării şi neamului reîntregit în hotarele destinelor lor din cadrul Europei de mâine.

Preşedintele L. N. R.,
Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ

VICE AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
L o c o

Mulţumesc călduros membrilor Ligii pentru bunele lor urări.

(ss) MIHAI R.

Inspecţia M. S. Regelui la unităţile de bază ale litoralului românesc.

Majestatea Sa Regele Mihai I, însoţit de D-l General Constantin Pantazi, Ministrul Apărării Naţionale, Colonel I. Codreanu. şeful Casei Militare Regale, col. adj. Brătănescu Mircea şi lt. col. adj. Marcel Olteanu a fost la Constanţa pentru inspectarea unităţilor Marinei Regale Române.

Majestatea Sa Regele a fost întâmpinat pe aeroportul oraşului de d-nii : C'Amiral adj. N. Păiş, Ministrul Marinei, C'Amiral Ion Georgescu, general Sova, comandor Paul Zlatian, comandor Gadow din Comandamentul Misiunei Navale Germane pe Marea Neagră, precum şi de toţi reprezentanţii autorităţilor civile şi militare locale.

Dela aeroport Majestatea Sa Regele, împreună cu domnul Ministru al Apărării Naţionale, a plecat direct în inspecţie. Au fost vizitate în cursul dimineţii o baterie grea română de coastă, o baterie germană, o baterie anti-aeriană şi unităţi de hidro-aviaţie. Suveranul s'a interesat îndeaproape de organizarea şi activarea unităţilor. Majestatea Sa a asistat apoi la o demonstraţie executată de hidro-avioane româneşti.

N.u uitaţi

a vă procura din vreme

CALENDARUL L.N.R.

pe 1943.

Pe bordul N. M. S. „Regina Maria".

La ora 12 inspecţia unităţilor de coastă fiind sfârşită, Majestatea Sa Regele s'a înapoiat în portul oraşului unde a vizitat distrugătorul „Regina Maria".

Glorioasa navă este aceia care împreună cu distrugătorul „Mărăşeşti" a scufundat distrugătorul rus „Moscova", avariind grav şi nava sovietică „Charcow", cu ocazia bătăliei aero-navale de lângă Tuzla la 26 Iunie 1941.

Intreg echipajul, în frunte cu d. Comandor Al. Bardescu, a primit pe Suveran în sunetul fanfarelor. După ce d-nii Comandor Al. Bărdescu, Comandor Horia Măcelaru şi Lt. Comandor Săvulescu Eugeniu, au prezentat raportul Suveranului, D-l C. Amiral Nicolae Păiş a citit decretul prin care se conferă decoraţii marinarilor români şi germani distinşi în luptele navale din Marea Neagră.

Apoi Majestatea Sa Regele a înmânat decoraţiile ofiţerilor români şi germani. Distincţiuni de război au fost date deasemenea unui număr de maiştri. submaiştri şi trupă de pe unităţile române şi germane.

La sfârşitul solemnităţii domnul C'Amiral Nicolae Păiş a rostit următoarele :

Marinari,

Astăzi M. S. Regele se găseşte în mijlocul nostru, unde a venit cu nesfârşita Lui dragoste pentru marină şi marinarii ei, să decoreze pe cei ce s'au distins în luptă.

Din tot sufletul nostru strigăm : „Trăiască Majestatea Sa Regele Mihai I".

După aceasta echipajul vasului a executat o tragere cu bombe submarine.

Suveranul a mai vizitat Nava Bază Constanţa. submarinul „Delfinul" precum şi instalaţiunile portuare.

Majestatea Sa a eşit apoi în larg pe o vedetă rapidă asistând la o tragere cu grenade de fund împotriva submarinelor.

La orele 13.45 s'a organizat pe bordul vaporului „Dacia" în onoarea Suveranului o masă la care au participat ofiţeri superiori din marina română şi germană.

La 3 jum. Majestatea Sa Regele a părăsit Constanţa plecând cu avionul spre Bucureşti.

Ciclul de conferinţe va continua în anul 1943, începând Duminecă 17 Ianuarie, când va vorbi d. General VIRGIL ECONOMU.

Următoarele vor succeda din două în două Dumineci, înscrişi fiind d-nii Amiral C. Negru, Avocat Boroş, Comandor Ioan Tănase, Avocat Al. Bilciurescu.

Şedinţele comitetului de direcţie din ziua de 3 Octombrie 1942.

Membrii comitetului prezenţi au fost: domnii c. amiral-adjutant N. Păiş, Aposto! Culea, comandor A. Negulescu, general N. Negreanu, avocat C. Asvadurov, colonel U. Sâmboteanu, căpitan comandor N. Verbiceanu, maior Bârzănescu, căpitan Mircescu.

Şed.nţa a fost prezidată de d-l c'amiral adj. N. Păiş.

Ordinea de zi, asupra căreia s'a discutat şi hotărît, a fost acea prezentată de secretarul general al Ligii, d. comandor A. Negulescu.

I. COMUNICĂRI

D-l c'amiral Păiş arată că de acum înainte se vor lua informaţiuni asupra tuturor membrilor dela filialele din ţară, spre a nu se strecura elemente a căror activitate sau atitudine ar fi contrare statutului.

Se va da o circulară astfel concepută:

Atrăgându-ni-se atenţiunea că printre membrii „Ligii Navale Române" s'ar fi strecurat şi persoane indezirabile, care, prin atitudinea, lor se abat dela prevederile art. 5 din statut, cu onoare vă rugăm să binevoiţi:

I. La înscrierea unui nou membru a verifica, prin organele locale de resort, dacă solicitatorul prezintă toate garanţiile de onorabilitate şi atitudine curat românească.

II. A verifica pe toţi membrii actuali, dacă corespund celor de mai sus şi a aplica art. 79, în caz când purtarea lor anterioară sau actuală nu ar fi la înălţimea scopurilor Ligii.

Vă rugăm să ne confirmaţi primirea prezentei.

b) D. comandor A. Negulescu comunică că a fost şi a ţinut conferinţe la Casa Naţională din Oneşti şi la filiala din Tg. Ocna, din judeţul Bacău, după apelul d-lui colonel Enescu, preşedintele filialei L. N. R. din Tg. Ocna.

c) Faţă de articolul publicat de d. general Traian Grigorescu, în diferite ziare, articol intitulat „Din isprăvile marinei noastre", se va trimite d-lui general Grigorescu o adresă de mulţumiri şi felicitări; totodată şi din publicaţiunile Ligii Navale.

d) Se citesc adresele dela filialele din Ismail şi Tulcea, care sunt aprobate de comitet;

e) D-l avocat Asvadurov aduce la cunoştinţă că a vizitat oraşele Cetatea-Albă şi Ismail, având delegaţie pentru reorganizarea filialelor în acele localităţi.

La Cetatea Albă filiala este sub conducerea d-lui lt. colonel Gheţaru şi secretar Ungureanu şi a şi început activitatea cea mai rodnică, având frumoase perspective.

La Ismail filiala are ca preşedinte pe d-l Prefect Atanasiu, cu care a discutat asupra activităţii şi planurilor pentru viitor. Comitetul este organizat şi activează bine; sunt numeroase înscrieri de membri. Ziua Marinei a fost serbată cu tot fastul cuvenit.

II. COTIZAŢIILE

a) Cotizaţiile membrilor, pe viitor, vor fi de 500 lei pentru membri majori şi 100 lei pentru juniori, cu începere la centrală imediat, iar la filiale când vor crede nemerit momentul, dar neapărat dela 1.I.1943. Membrii juniori cari doresc a primi ambele reviste, vor plăti 200 lei. Fiecare membru al familiei (copii, soţie) va plăti câte 100 lei în plus peste cei 500 lei de mai sus. Pentru carnet şi insignă se va achita 120 lei.

b) Relativ la ofertele de *festivaluri,* pe care Liga le-ar primi, să fie rezolvate în sensul că nu vor mai fi, în tot timpul războiului, nici un festival şi nici o reprezentaţie publică.

c) Calendare pe 1943:

1) *de perete* se aprobă a fi imprimat, ca în toţi anii, într'un număr de 8.000 exemplare, desenul va fi făcut de d-l lt.-c-dor Ştiubei.

2) *de birou,* citeşte oferta d-lui Mitchievici şi în principiu se aprobă confecţionarea unui atare calendar, însă să fie bine studiată această chestiune.

III. PUBLICAŢIUNI

Se va continua cu tipărirea ambelor reviste, ca şi până acum; iar pentru imprimarea textelor conferinţelor se va proceda în limita mijloacelor bugetare.

IV. CONFERINŢE

Pe 1942—1943 să se reia conferinţele, în înţelegere cu Asociaţia scriitorilor militari români, ţinându-se în sala Dalles spre a alterna ambele societăţi în acord şi bună înţelegere.

Până în prezent s'au înscris a ţine conferinţe d-nii:

1) Lt. c-dor Săvulescu: *Răsboiul actual pe mări şi oceane.*
2) Ing. Cezar Cristea: *Pădurea şi Marea.*
3) Lefteriu: *O călătorie pe mare acum 100 de ani.*
4) Ing. Saegiu: *Aviaţia şi Marina.*
5) C-dor Ioan Tănase: *Folosinţa Mării.*
6) Amiral C. Negru: *Mediterana.*
7) Av. Boroş: *Mediterana.*

V. VOLUMUL „MAREA ŞI MARINARII"

Se citeşte numele persoanelor cari au trimes articolele pentru volumul *„Marina şi marinarii".*

Vor citi manuscrisele d-nii Apostol Culea şi general N. Negreanu.

Tipărirea să fie gata la 1 Ianuarie 1943.

Costul cât va rezulta.

Şedinţa dela 12 Noembrie 1942.

Se discută şi se hotărăşte asupra următoarelor chestiuni prezentate, comitetului, de d. comandor Negulescu, secretarul general al L. N. R.:

Se citeşte corespondenţa primită dela filiala L. N. R. Cetatea-Albă (nr. 134/1942), însoţită de procesul-verbal nr. 9/1942; comitetul aprobă numirea d-lui Patrichi, căpitanul portului, în comitet, în locul d-lui Ion Şerbănescu, mutat din localitate; iar despre celelalte chestiuni se ia notă.

Relativ la cererea scriitorului Const. Virgil Gheorghiu pentru lucrarea sa *„Cu submarinul la asediul Sevastopolului",* comitetul aprobă să se cumpere 50 ex. din această importantă lucrare marinărească, a 220 lei exemplarul.

Sunt enumărate conferinţele Ligii ce s'au început şi se vor continua în sesiunea 1942—43, în sala Dalles, din Capitală.

Inaugurarea secţiei de tehnică navală dela şcoala politehnică.

Politechnica din Bucureşti a inaugurat cursurile nouei secţiuni de tehnică navală.

D. rector C. Teodorescu, a spus între altele: Deschidem astăzi un nou câmp de activitate al politehnicei din Bucureşti. Deschidem cursurile secţiei de tehnică navală, căreia îi dăm un cadru sărbătoresc prin prezenţa d-lor miniştri. Aduc mulţumiri d-lui ministru Petrovici care a aprobat înfiinţarea acestei secţii şi care participă la inaugurarea cursurilor. Deasemeni aduc mulţumiri d-lor miniştri C. Buşilă şi vice-amiral Păiş pentru solicitudinea arătată. Prin inaugurarea acestei secţiuni navale se va asigura formarea elementelor de care va avea nevoe marina noastră.

Cuvântarea D-lui Ministru Petrovici

D. prof. I. Fetrovici, ministrul culturii naţionale, a spus următoarele: Socotesc această nouă secţie a şcolii politechnice ca o creştere organică şi naturală în legătură cu anumite nevoi ale ţării.

Se mai întâmplă uneori ca instituţiile să crească mai artificial, fie din ambiţie, fie din imitaţie, fie din generozitate.

De data aceasta, noua secţiune a politechnicei a crescut natural, putând fi socotită ca o expresie a desvoltării pe care a luat-o atât marina noastră comercială cât şi acea militară, ce în războiul acesta s'a distins prin acte de eroism care au răsunat departe şi ne-au umplut inima de mândrie.

Prezenţa mea aci se mai datoreşte şi legăturii personale pe care o am cu d. ing. Iliescu-Brânceni şi pe care-l consider ca o minte deosebit de limpede şi înzestrată cu însuşiri didactice de primul rang. Secţiunea aceasta începe modest fără catedre propriu zise care să fie ocupate îndată de profesori definitivi. D. Iliescu-Brânceni îşi începe activitatea — inaugurând astăzi această secţiune — cu o simplă însărcinare didactică, corespunzând titlului francez de „chargé de cours". Titlu modest, dar rol covârşitor de mare, fiindcă într'o privinţă soarta secţiunii inaugurate atârnă de succesul prelegerilor sale, deoarece consolidarea viitoare a acestei secţiuni, încă embrionară e întru câtva în funcţiune de valoarea acestei încercări. In ce mă priveşte eu am siguranţa că va reuşi.

Cuvântarea D-lui Vice-Amiral Păiş

D. vice-amiral N. Păiş, subsecretar de stat al marinei, a spus următoarele: Ziua de astăzi este o zi de mare importanţă pentru marina regală română şi pentru marinarii noştri. Existenţa noastră este asigurată. Avem o marină regală şi o marină comercială care s'au comportat admirabil în acest război. Marina noastră regală ca şi cea comercială a fost citată în dese rânduri prin comunicatele înaltului comandament german. Ţara noastră are mare nevoe de această marină deoarece înainte exportul nostru pe mare (petrol, cherestea etc.) se făcea 92% pe vase străine şi numai 8% pe vase româneşti. Deasemeni pe Dunăre exportul îl făceau 80% vasele străine şi 20% cele româneşti. Până astăzi reuşise ideia ca să ne facem inginerii navali în străinătate. De acum înainte însă vom avea secţiunea noastră de tehnică navală la politehnică.

D. ing. Iliescu-Brânceni a ţinut prelegerea inaugurală tratând despre istoricul construcţiunilor navale.

Noul şef al sportului.

D-l Prof. I. Gheorghiu, a fost numit Şeful Sportului Românesc. Pentru sporturile de apă (înnot şi canotaj) a fost ales preşedinte d-l Lt. C-dor *Eugen Săvulescu.* Un eveniment capital pentru sport şi în special pentru sporturile nautice este lupta ce se duce pentru ca educaţia fizică, implicit sportul să fie obligatoriu în şcoli. Este încununarea victoriei Ligei Navale Române, care, de la înfiinţarea ei, a susţinut, că sportul şi în special cel nautic — înnotul şi canotajul — să fie introdus în şcoli în mod obligatoriu. Un elev trebue să ştie a înnota şi a vâsli, viaţa lui de mâine în ansamblul societăţei şi naţiunei va fi trăită nu numai pe uscat ci şi pe apă, cu sau fără voinţa lui. Liga Navală Română a stat totdeauna la dispoziţia tineretului şi mai ales pentru el face enorme sacrificii, ca educaţia lui nautică şi marinărească să fie la înălţimea ţărilor mari ce ne înconjoară răspunzând astfel cerinţele propăşirei Naţiunei Române.

D. Lt. Comandor Eugen Săvulescu, preşedintele F. R. S. N.

Sosind azi dintr'o misiune de pe frontul Mării Negre, am luat cunoştinţă cu bucurie de numirea d-lui comandor Eug. Săvulescu, în demnitatea de preşedinte al Federaţiei Române de sporturi nautice.

Lucrul nu era aşa de nou pentru mine căci îl prevăzusem cu câteva zile înainte.

Personalitatea lt. comandorului Săvulescu Eugen este arhicunoscută graţie neobositei sale activităţi pe tărâmurile intelectuale, profesionale şi sportive.

Profesor la şcoala de război, ofiţer de stat major, şi unul din conducătorii federaţiei de sporturi nautice în epoca cea mai frumoasă şi fructuoasă a desvoltării sporturilor nautice, în ţara noastră, a împrăştiat peste tot din sufletul său cald, entuziast şi drept, numai muncă neobosită şi serioase realizări.

Noul preşedinte al federaţiei române de sporturi nautice, este exponentul spiritului constructiv al d-lui vice-amiral adj. Păiş Nicolae, ministrul marinei, de încrederea şi concursul căruia se bucură în cel mai înalt înţeles al cuvântului.

Cu aceste preţioase însuşiri personale, precum şi cu nelimitatul concurs al d-lui amiral adj. Păiş Niculae, un aprig entuziast şi susţinător al sporturilor nautice „cea de a treia flotă a României" precum îi place d-lui ministru să se exprime despre sporturile nautice, va străluci în desvoltarea sportului românesc, şi va creia — în rândurile tineretului acestei ţări, dragostea pentru marină şi apele româneşti, atât de necesară desvoltărei României în noua Europă de mine.

C. T. *(Ordinea)*

Avansări în marină.

Cu prilejul mişcării în armată produse pe ziua de 25 Octombrie a. cor s'a făcut şi următoarele avansări în marina regală:

Ofiţeri de rezervă, ofiţeri generali

Contr'Amiral în rezervă la gradul de Vice-Amiral în rezervă: Păiş Nicolae.

Locotenenţi la gradul de Căpitan: Zaharia F. Ioan, Gafta I. Ioan, Bădescu Em. Victor, Argeşeanu I. Şerban, Sturza C. Constantin, Codreanu I. Teodor, Zamfir M. Dumitru, Giurgea St. Constantin, Străjescu D. Paul, Predoiu D. Florea, Marinescu V. Alexandru, Turcan V. Nicolae, Mihăilescu N. Cezar, Ladico L. Radu, Trandafirescu, Decebal, Botez P. Călin.

Locotenenţi Ingineri la gradul de Căpitan Inginer: Radu D. Tudor, Milea Manole.

Locotenenţi Mecanici la gradul de Căpitan Mecanic: Clondescu G. Gheorghe, Ţacu I. Petre, Vitti F. Alexandru, Moccu B. Vasile.

Administrator căpitan la gradul de administrator maior Popovici C. Alexandru.

„Dor de ducă"

Duminică 29 Nov. a. c. orele 11 dim. s'a ţinut, la sediul Ligii Navale Române, str. Spiru Haret No. 6, adunarea generală a asociaţiei „Dor de Ducă" de drumeţie şi sporturi de apă.

Şedinţa s'a deschis sub preşedinţia D-lui Vice-Amiral Adj. *N. Păiş,* Preşedintele L. N. R. şi Preşedinte de onoare al asociaţiei.

Anul acesta împlinindu-se zece ani dela fondarea Asoc. „Dor de Ducă" (cel mai vechi club nautic din Capitală), adunarea a avut un caracter festiv prin prezenţa celor mai autorizate personalităţi ale sportului nautic românesc.

Au fost de faţă, în afară de D-l Vice-Amiral Adj. *N. Păiş,* Ministrul Marinei; D-nul Profesor *Ion Gheorghiu,* şeful Sportului Românesc; D-l Inginer *N. Iliescu-Brânceni* Profesor la secţia de Construcţiuni Navale a Politechnicei din Bucureşti; D-l Comandor *Eugen Săvulescu* din Marina Regală Română, Preşedintele Federaţiei Sporturilor de Apă; D-l Maior *Mircea Bârzănescu* fostul Preşedinte al Federaţiei; D-l Căpitan *Mircescu* din Marina Regală Română; D-l Inginer *I. Berindei,* Vice-Preşedintele Federaţiei Sporturilor de apă, D-l *Al. Fătulescu,* Preşedintele Regiunei Bucureşti a F. R. S. A., D-l *Christian Teodorescu,* reporter de război al Marinei şi alţii.

După salutul sportiv: *„Pentru Patrie!"* la care cei peste 250 de participanţi au răspuns în cor: *„Să trăiască!",* D-l Vice-Amiral Adj. N. Păiş, a deschis şedinţa dând cuvântul preşedintelui activ al asociaţiei, D-l *Henri August.*

D-sa a adus salutul sportiv M. S. Regelui şi Conducătorului Statului. S'a păstrat un minut de reclegere pentru membrii asociaţiei căzuţi pe front, apoi în numele asociaţiei a adus cele mai călduroase mulţumiri D-lui Ministru al Marinei Vice-Amiral Adj. N. Păiş, Preşedintele de onoare şi bine-făcătorul asociaţiei, care a sacrificat din preţiosul Dsale timp destinat conducerii trebilor Ţării spre a veni în mijlocul nostru, aducându-ne o nepreţuită încurajare morală. Aceleaşi mulţumiri le-a adresat D-lui Prof. I. Gheorghiu, Şeful Sportului Românesc, cum şi celorlalte personalităţi oficiae aflate de faţă.

S'au ratificat înscrierile şi excluderile de membrit, s'a făcut darea de seamă asupra activităţii pe anul 1942, arătând că cu tot timpul vitreg datorit stării de război, asociaţia a organizat la 31 Mai cea dintâi manifestaţie nautică a sezonului care a fost Crossul nautic al lacurilor Capitalei dotat cu marea cupă de argint donată de L. N. R., la care au concurat 16 echipe din asociaţiile bucureştene. Cupa a fost câştigată şi anul acesta tot de Asoc. „Dor de Ducă".

La şcoala de înnott a asociaţiei, au învăţat înnotul 200 de ofiţeri, subofiţeri şi soldaţi din Corpul Paraşutiştilor militari, conduşi de membrul nostru din Comitet: Locot. paraşutist *Mircea Gheorghiu.*

In cursul lunilor Iulie şi August, la „Dor de Ducă" s'au ţinut cursurile şcoalei de instrctori de caiac înfiinţată de Federaţie, sub conducerea campionului nostru Inginer *Petre Burluc.*

In Septembrie şi Octombrie, următori invitaţiei Ministerului Propagandei, am trimes două echipe mixte cu două canoe cari au navigat pe Oltul transilvan şi carpatic în vederea înregistrării unui mare film de propagandă naţională, ce urmează a fi proiectat pe ecranele ţărilor aliate din Europa Centrală; s'a citit adresa de mulţumire a Ministerului pentru ţinuta demnă şi foarte sportivă a fetelor şi băieţilor cari au format echipele.

Trecând la partea financiară, D-l Henri August, a arătat realizările asociaţiei, a adus mulţumiri campionului nostru Inginer Tudor Rădulescu care a donat asociaţiei suma de 20.000 lei, a prezentat bilanţul şi contul de gestiune pe 1942 şi proectul de buget pe 1943, cari au fost aprobate în unanimitate de adunarea generală, A depus apoi demisia comitetului, rugând în special adunarea a alege un preşedinte mai tânăr, de oare-ce D-sa a fost în permanenţă reales în ultimii şase ani.

Prin ovaţiuni îndelungate, adunarea l-a reales preşedinte pe anul următor, votând fără nicio schimbare lista noului comitet şi a cenzorilor, în majoritate aceiaşi din anul trecut.

Au fost aleşi membrii de onoare prin aclamaţii D-nii: Prof. Ion Gheorghiu, Ing. N. Iliescu-Brânceni, Comandor Eug. Săvulescu, Maior Mircea Bârzănescu, Ing. I. Berindei şi Al. Fătulescu.

D-l *Vice-Amiral Adj. N. Păiş,* Ministrul Marinei, într'o însufleţită şi patriotică cuvântare a învederat interesul pe care D-sa îl poartă sportivilor nautici, această *„a treia marină a Ţării"* prin care se răspândeşte iubirea de apă şi navigaţie în poporul românesc. A îndemnat pe membrii asociaţiei să secondeze pe „energicul şi activul lor preşedinte" într'u propăşirea sportului nautic, terminând cu cuvintele: „înainte, mereu înainte!"

D-l Inginer *N. Iliescu-Brânceni* a declarat că înainte de a fi aclamat membru de onoare, avea intenţia a solicita favoarea să fie înscris membru activ; a oferit o donaţie de 20.000 lei şi a făgăduit că va construit în şantierele D-sale navale dela Giurgiu bărcile trebuincioase asociaţiei.

Au vorbit apoi: D-l Comandor Eugen Săvulescu, noul Preşedinte al F. R. S. A., D-l Căpitan Mircescu şi, la sfârşit, D-l Prof. Ion Gheorghiu, Şeful Sportului Românesc, manifestându-şi plăcuta surprindere de camaraderia, disciplina şi călduroasa simpatie pe care sportivii o arată preşedintelui lor de onoare ca şi D-lui Henri August, preşedintele activ; arată deosebita plăcere simţită la acest prim contact al D-sale în calitate de Şef al Sportului Românesc, cu o grupare sportivă de tineri români titraţi al căror entusiasm dă un aer de familie strâns legată împrejurul conducătorilor şi făgăduieşte tot sprijinul de care asociaţia ar avea nevoie.

Preşedintele mulţumeşte emoţionat, vorbitorilor, încredinţându-i de desăvârşitul devotament către Patrie, Rege, conducătorul Statului şi Spiritul sportiv naţional. Se expediază telegrame omagiale M. S. Regelui, Conducătorului Statului şi D-lui Mihail Antonescu, Vice-Preşedintele Consilului de Miniştri.

La orele 12,50 lucrările adunării generale au luat sfârşit, după care personalităţile oficiale formează cerc în mijlocul membrilor asociaţiei întreţinându-se amical cu fiecare, timp de o jămătate de oră.

ASUPRA DVS.!...

. . . a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori: AUREL M. ALICU şi EM. SAMOILĂ

Bucureşti I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite

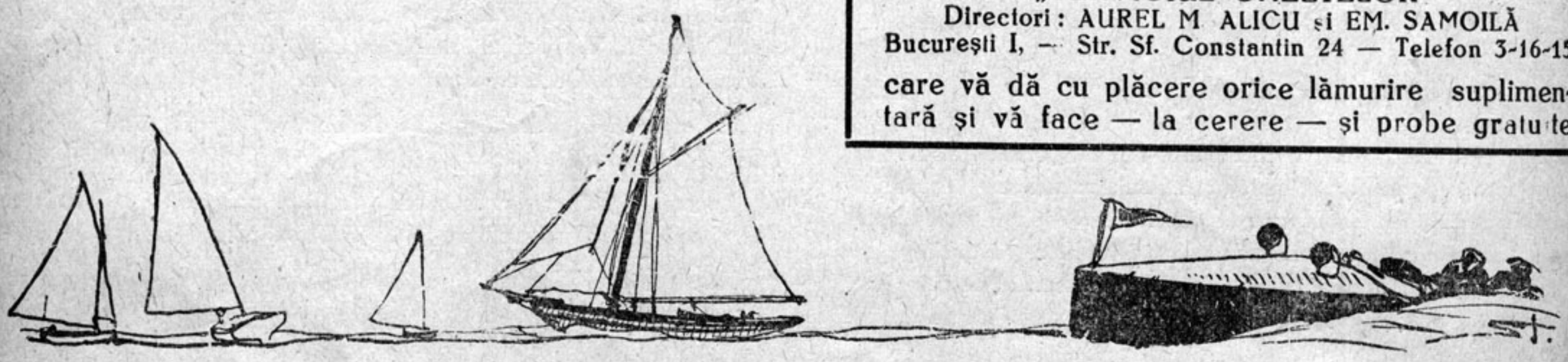


TABLA DE MATERII

(paginile cu numerotaţia peste 490 se găsesc în „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET")

Pag.

PROPAGANDA

Lt. Paul Epureanu. Funcţionarii şi L. N. R. 122
L. N. R. Darea de seamă a activităţii în anul 1940 130
Filialele 137
Amiral N Păiş. Marinarul 141
Amiral N. Păiş. Marea şi marinarii noştri 142
Amiral N. Păiş. Cuvânt către marină 192
Pamfil Şeicaru. Necesitatea de mâine a unei marine puternice 166
N. Daşcovici. Rolul României în Marea Neagră 167
L. N. R. Răsare soarele şi pentru marină 189

POLITICA NAVALA

Navigator. Locul marinei 3
Lt. Ionescu Gion. Intriga rusească la strâmtori 18
Lt. Ionescu Gion. Dunărea şi pericolul rusesc 76
Prof. Em. Diaconescu. Rusia, Anglia şi strâmtorile 32
Argus. Dunărea ruta principală de comunicaţie 35
Cdor V. Dragalina. „I fear the Japs" 57
Amiral C. Negru. Oceanul Pacific 59, 102
Pamfil Şeicaru. Marea ca factor de apărare 77
Werner Tenbert. Dunărea ca mijloc de comunicaţie . . . 78
Universul. Dunărea şi destinul românesc 79
Acţiunea. Primatul românesc la Marea Neagră 79
Gr. Antipa. Chestiunea Dunării 96
Gh. I. Brătianu. Chestiunea Mării Negre 87
C-dor N. Ionescu-Johnson. Marina noastră comercială . . . 118
G-ral N. Schina. Rolul marinei Române 120
Seara. Marea Neagră . . . . . .
N. Daşcovici. Politica rusească la gurile Dunării . . . 217, 253
C. Macarie. Importanţa gurilor Dunării şi Mării Negre în viaţa poporului nostru 580, 593
C. Hubert. Navigaţia Fluvială Română 274

ISTORIE, RĂZBOIUL MONDIAL

Cdor Ion Tănase. Ocuparea Islandei 21
Cpt. G. Costea. Intre Japonia şi Statele-Unite 23
Cpt. G. Costea. Doi ani de război pe mare 71
Cronicar. Războiul Aero-Naval . . . 27, 72, 114, 159, 228, 271
Otto Ph. Höfner. In 21 minute 69
V. Amiral Pfeiffer. Puterea maritimă a Japoniei 112
Amiral C. Negru. Cetatea Sebastopol 1856 256
Cpt. Gh. Costea. Sistemul convoaelor 261

RĂZBOIUL SFÂNT

Radu Nedelea. Debarcă bolşevicii 5
V. Oprovici. O zi la bordul unei nave de război 6
Paul Balosache. Antiaeriana pe Dunăre 7
Crhstian Teodorescu. Atacate de un submarin bolşevic . . 8
Cristian Teodorescu. Atacăm forţa navală bolşevică 495
Dr. Ilie Rădulescu. Forţa noastră maritimă 33
Lt. C-dor P. Popescu-Deveselu. Marinarii noştri în războiul actual 53, 97, 145
Amiral N. Păiş. Contribuţia marinei noastre la izbânla armelor româneşti 152
Lt. Ion Zaharia. In misiune cu vedetele 598

Pag.

C-dor Marius Verbiceanu. Eroii marinari 152
C-dor Marius Verbiceanu. Victoria Delfinului 153
C-dor Marius Verbiceanu. Dragorul „Forsch" 535
Ion Lumezeanu. Tunarii A. A. marinari. Un convoi 267
C. Cristobald. Surâzători în faţa morţii 154
C. Cristobald. Contribuţia marinei noastre la cucerirea Sebastopolului 155
C. Cristobald. Jertfa marinarilor noştri 598
Lt. Em. Vârtosu. Din isprăvile marinarilor noştri 156, 495, 496, 514
N .Mihăescu. Marina Română 168
V. Amiral I. Bălănescu. Marina şi prăbuşirea sovietică în Marea Neagră 195
Cpt. I. Tocineanu. Angajament naval 230
Soldat Romanos. Eu mi-am făcut datoria 515
Anastase Eftimie. In larg cu marinarii Regelui 266

PESCĂRIE, OCEANOGRAFIE

C-dor Ion Tănase. Infiinţarea unei flotile de pescari 4
Dr. Ov. Apostol. Presiunea atmosferică din punct de vedere biologic 526
Titi Ionescu. Pescuitori din alte ţărmuri 532
Leonid Petrescu. Pescuitul bureţilor 557
Leonid Petrescu. Prinderea aligatorilor 601
Spicuitor. Din tainele apelor 557
Spicuitor. Sărurile din apa mărilor 600

CĂLĂTORII

C-dor Aug. Roman. Ocolul Mediteranei cu N. M. S. „Mircea 10, 61, 110, 157, 225, 258
† *Asp. Mircea Metz.* Campania pe N. M. S. „Mircea" . 504, 522
Moş Delamare. Cu „Steaua" în America 506, 524, 546, 562, 593
C-dor Iosif Răşcanu. Descoperirea insulelor Haway . 544, 564
Mihai Ţican-Romano. Jurnal de călătorie 566, 597

LITERATURA

a) *Proză*

Amiral C. Negru. Din aspectele Mării şi din viaţa marinarilor 12, 63, 108, 498, 516, 540, 554, 570, 590
C-dor N. Cristescu. Marea ca izvor de inspiraţie în poezia română 15
Radu Tudoran. Un port la răsărit 38, 42
Delatyras şi Scarlat Preajbă. Ursoaica „Maşca" 39
Delatyras şi Scarlat Preajbă. Inamicii 231
Apostol Culea. Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român 65, 104, 150
Recenzii 42, 84, 124, 170, 239, 276
Dacia. Nistrul în literatură 80
G-ral I. Anastasiu. Drumeţii Dunării 123
Wally Alexandrescu. „Moby Dick" 196
Lt. Paul Epureanu. Scrisoarea marinarului 501
Lt. Paul Epureanu. Marinarul şi filozoful 550
Leonid Petrescu. Vasul fantomă 508
Valer Astolosiu. Apele României în literatură 519
Mircea Ionescu. Duhurile apelor 528
Concursul dela Braşov 536
Dicu Alexandru, C. Sfârghie, Al. Calais, Maria Drăguşanu, D. Done, Anastase Georgescu. Ce răsunet a avut în inimi vitejia marinarilor noştri 583, 604

Pag.

Lt. C-dor M. Verbiceanu. Marinarul şi nava lui 262
C. Virg. Gheorghiu. Cu submarinul la atacul Sevastopolului . 275
Victor Negoescu. Vânătorii de epave 277

b) *Versuri*

C-dor N. Cristescu. Omul şi Marea 36
Lt. Em. Vârtosu. Peisaj dunărean 36
Elena Munteanu. Zbucium 36
Marian Dan Corăbierul. Asemănare 36
Marian Dan Corăbierul. O! Mare 36
Marian Dan Corăbierul. Panou naval 83
Marian Dan Corăbierul. Decor aquatic 169
Marian Dan Corăbierul. Sonet 237
Marina Moise. In larg 36
Vasile Oprovici. Rugă 37
Gh. Dumitrescu. Stropi de valuri 37
Gh. Ionalge. Lacrimi marine 37
Leonore. Către mare 37
Adrian Hurmuz. Marea 37
N. Ionescu. Rugăciunea marinarului 235
Galia Tudor. Plânge Marea 82
Galia Tudor. Reverie 518
Cridim. Un înger 82
Cridim Marea Noastră 169
Venera C-dor Popescu. Iubita marinarului 82
Venera C-dor Popescu. Cei douăzeci şi unu 193
Venera C-dor Popescu. După furtună 265
Lt. c-dor M. Verbiceanu. Marina Română 83
N. Sporea. Idilă marină 83
Gh. V. Dan. Venim la tine, Basarabie 83
Al. Bilciurescu. Marea Ionică 169
Al. Bilciurescu. Eu am vorbit cu Marea 237
Al. Bilciurescu. Marea, De vorbă cu marea, Elegie marină, Cytera 274
Eugen Est. Marea cu fâşii albastre 169
I. Gr. Perieţeanu. Cântecul Mării 169
Mircea Dem. Rădulescu. Rugăciune 237
Liana Bellu. Marinarilor! 237
Georgescu Teologu. In faţa Mării 238
Lt. col. Mircea Mărcoiu. Către Mare 238
Al. Cojocaru. Fecioara marinarilor 508
Constanţa Halehini. Mare! 508

Pag.

Lt. Epureanu. Victorie! 557
Mircea Calotă. In noapte pe mare 557
Romeo Il'escu. Rugă pentru marinari 585
Petre Bogdan. Odă mării 265

BIOGRAFII

* * * Amiralul I. Coandă 1
* * * Preşedintele şi vicepreşedintele L. N. R. 2
† Gustav Rottlaender 51
† Amiralul Gh. Mărgineanu 91
† Col. Corneliu Negulescu 91
† C-dor Gh. Coandă 93
† Amiralul Octav Nedelcu 93
† Em. Pantazi 95
† G-ral C. Găvănescul 244
† Alfonso Castaldi 244
† Ing. Eugeniu A. Negulescu 273

SPORT

Lt. Paul Epureanu. Cronica sportivă 129, 181, 248, 606
Lt. Paul Epureanu. Innotul o armă de luptă 551
Lt. Paul Epureanu. Consideraţii asupra progresului în natăţie 587
Cpt. Călin Botez. Turismul nautic 263

TECHNICĂ, CONSTRUCŢII

A. B. C. marinăresc 502, 520, 542, 560, 578, 602
Teodor Nineacă. Un caiac cu fund plat 509
Teodor Nineacă. Un velier pentru plajă 548
Bonifaciu Sebastian. Farul dela Ouessant 558

EVENIMENTE

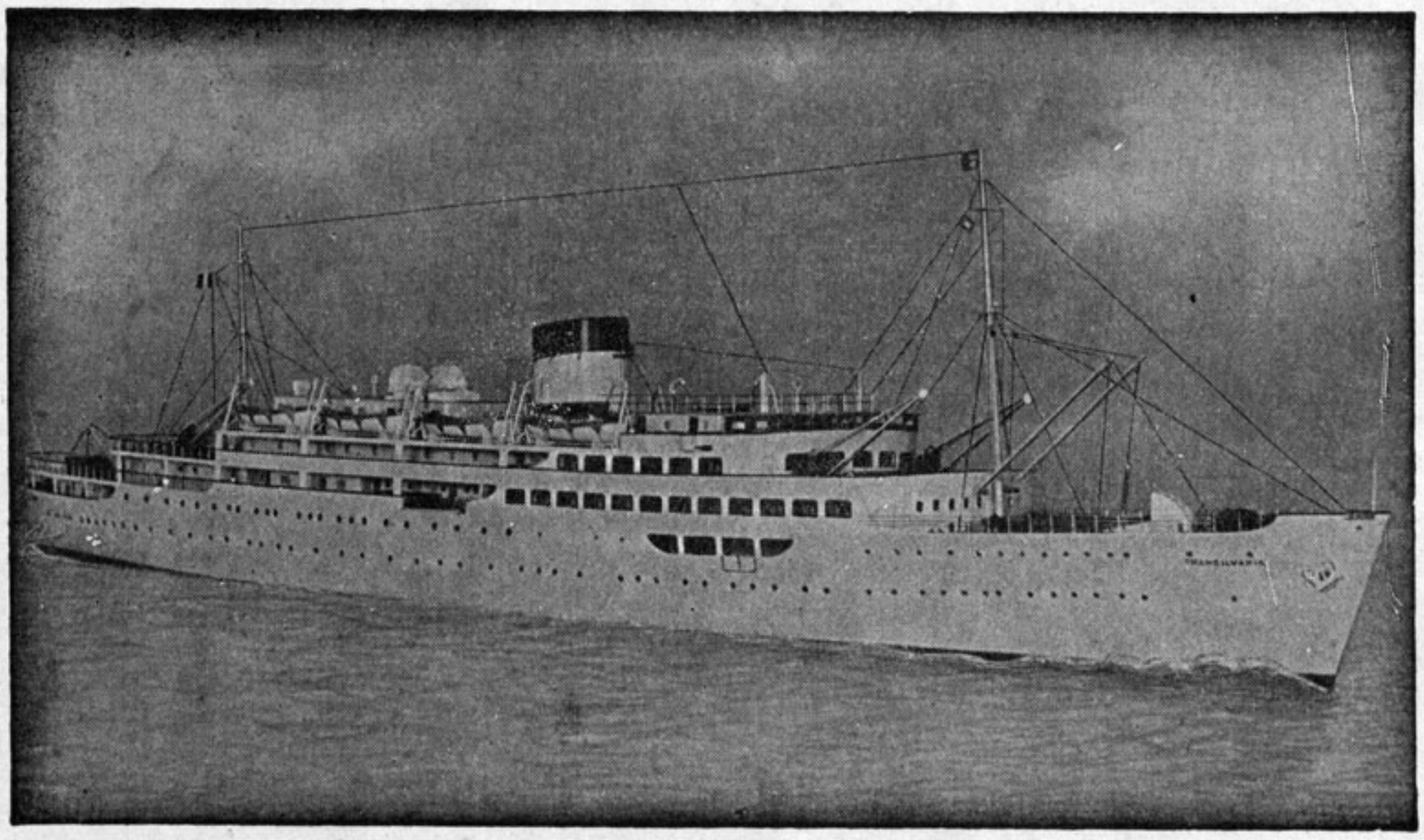
Ştiri din ţară 47, 98, 127, 173, 243, 279
Ştiri din străinătate 52, 96, 139, 187, 250, 283
Din toată lumea 81
Lt. Paul Epureanu. Ziua apelor 163
Calust Asvadurov. 15 August 1942 194
* * * De Ziua Marinei 197
* * * Ziua Marinei 201, 269
* * * Concursul de vară 574
Concursul „Universul Copiilor" 607

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



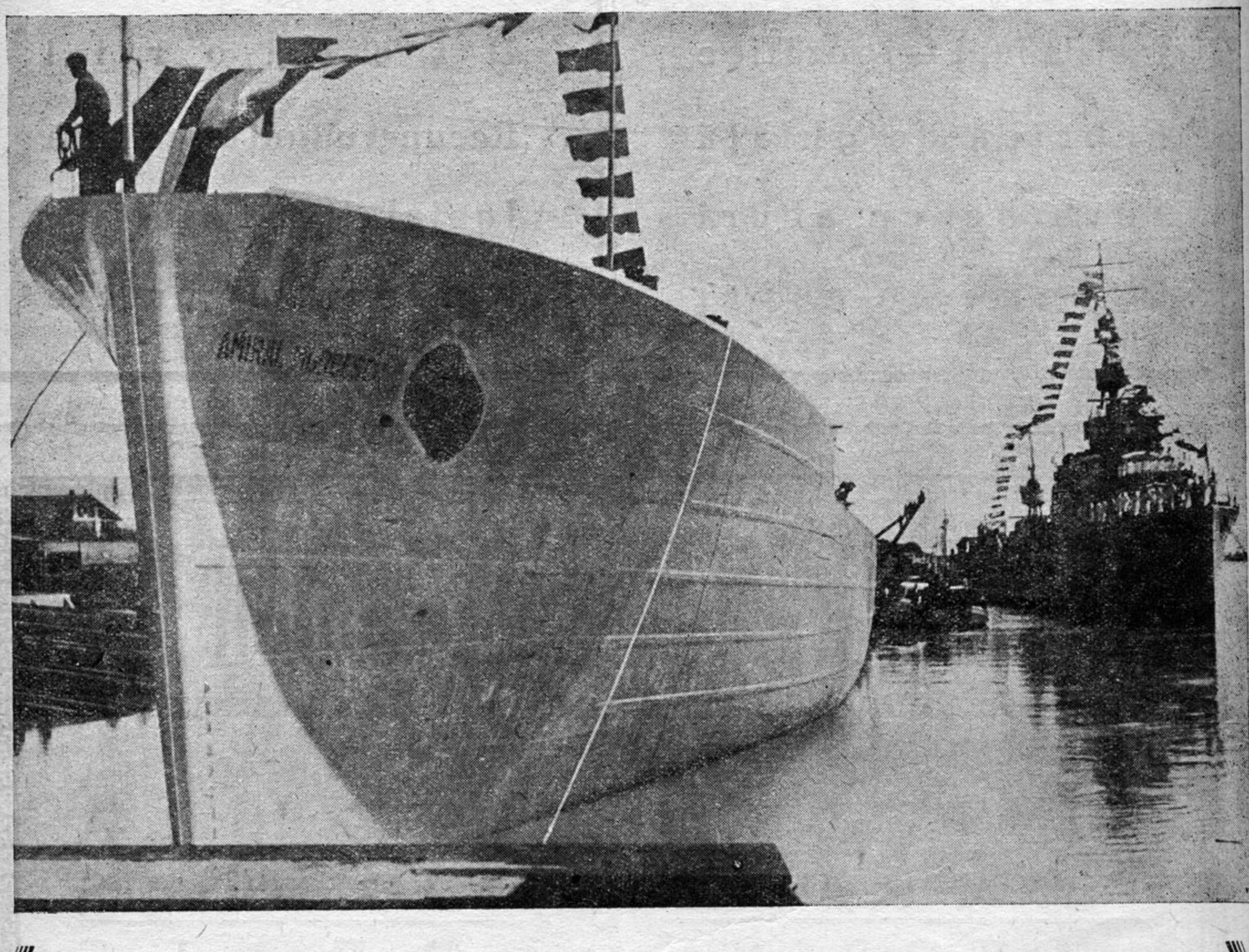
Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigației va deservi, cu vapoare rapide de pasageri și mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) și Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre și Constanța.

Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65